21410

KONSULATBERETNINGER.

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

indkomne i aaret 1902.

Udgivet ved

departementet for udenrigske sager, handel, sjøfart og industri.

Kristiania.

I kommission hos H. Aschehoug & Co.

Johannes Bjørnstads bogtrykkeri.

1903.

KONSULATBERETNINGER.

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

indkomne i aaret 1902.

Udgivet ved

departementet for udenrigske sager, handel, sjøfart og industri.

Kristiania.
I kommission hos H. Aschehoug & Co.
Johannes Bjørnstads bogtrykkeri.
1903.

Indholdsfortegnelse.

I. Stedregister.

	Hefte.	Side.
Aalborg	3,	110
Aarhus	3,	110
Aberdeen	4, 147,	148, 166
Adelaide	8,	397
Aden	18,	878
Akureyri	3, 126,	131
Akyab	18,	877
Alaska	6,	255
Albany	5,	236
Alexandria	6,	241
Algier	1, 40; 18,	867
Alloa	4, 147,	148, 167
Amsterdam	1, 1,	33
Andevorante	6,	265
Antwerpen	17,	828
Apalachicola	8,	341
Apenrade	5,	206
Arbroath	4,	148
Ardrossan	4, 147,	148
Argentina, se Buenos Aires.		
Arzew	1,	43
Astrakan	6,	245
Australien, se Adelaide, Melbourne, Sidney.		
Ayr	4,	148
Bahama, se Nassau.		
Bahia	15,	707
Bakan	13,	615
Baku	6,	243
Baltimore	8, 339,	341
Baugkok	11,	560
Barcelona	16,	772
Bari	6, 268,	272
Barranquilla, Columbia	18,	876
Batum	13,	636
Beaufort	8, 339,	341
Belgien, se Amsterdam.		
Belize (Britisk Honduras)	18,	876
Benisaf	1,	43
Berdiansk	13,	636
Berlin	16,	737
Bermuda, se Hamilton		
Bilbao	12,	586
Biloxi	8,	344
Bjørneborg	12, 576, 578,	582
Blyth	14,	650
Bombay	18,	880
Bône	1, 42; 18,	868 ff.
Boness	4, 147, 148,	168
Bordeaux	11,	515
Borgå	12,	576
Boston	8, 339, 340,	341
Bougie	1, 40; 18,	868 ff.
Boulogne sur Mer	11,	515
Brake	7,	333
Brasilien, se Rio de Janeiro.		
Bremen	7,	331
Breslau	13,	640
Brisbane	14,	687
Brunswick	8, 339, 340,	341
Budapest	12,	605
Buenos Aires	17,	801
Bunbury	5,	236
Burntisland (Skotland)	4, 147,	148
Cadiz	3, 139; 18,	864
Cagliari	16,	771
Calais	11, 515,	530
Callao	18,	877
Carabelle	8,	341
Caracas	10,	512
Cardiff	14,	653
Cartagena		
Ceará	15,	714
Charleston	8, 339,	342
Charlestown	4,	148
Chicago	2,	88
Civitavecchia	7,	327
Coatzacoalcos	4,	192
Cognac	11,	532
Colombo	18,	877
Columbia, se Barranquilla.		
Cuba, se Havana.		
Cypern, se Larnaca.		
Danmark, se Kjøbenhavn.		
Danzig	2,	65
Darien	8, 339, 340,	342
Devonport	5,	236
Diego-Suarez	6,	265
Dieppe	11,	555
Dresden	2,	88
Dundee	4, 148,	169
Dunkerque	11, 515,	533
Durban	18,	873
Düsseldorf	18,	859

	Hefte.	Side.
Dysart	4,	148
East London	18,	873
Egypten, se Alexandria.		
Elbe - Trave-kanalen	5,	194
Emden	7,	333
England, se London.		
Equador, se Guayaquil.		
Esbjerg	3	111
Eskefjord	3,	125, 131
Falklandsøerne, se Stanley.		
Fécamp	11,	535
Finland, se Helsingfors.		
Fiume	2,	96
Flensburg	5,	207
Flinders Bay	5,	236
Florents	7,	321
Florianopolis	15,	691
Forenede Stater, se New York, San Francisco, Washington.		
Frankfurt a. M.	12,	597
Frankrige, se Havre, Marseille.		
Fraserburgh	4, 147,	148
Fredericia	3,	112
Fredrikshamn	12, 576,	578, 582
Frederikshavn	3,	112
Fremantle	5,	236
Gallipoli	6,	268
Galveston	8, 339,	340, 342
Gedser	5,	215
Geelong	5,	234
Geestemünde	7, 332,	334
Genf	15,	735
Genua	7,	289
Georgetown (Demerara), Britisk Guiana	10,	507
Geraldton	5,	236
Ghent	17,	829
Gibraltar	6,	278
Glasgow	4, 147,	148, 173
Grangemouth	4, 147,	148, 174
Granton	4, 147,	148
Greenock	4, 148,	175
Greifswald	17,	825
Grimsby	14,	657
Grækenland, se Piræus.		
Guayaquil	12,	606
Hadersleben	5,	209
Hamburg	9, 431;	16, 794
Hamilton, Bermuda	1,	48
Hannover	13,	638
Havana	9,	459
Havre	5, 240;	11, 513
Hawaii, se Honolulu.		
Heiligenhafen	5,	209
Helsingfors	12,	561
Helsingør	3,	113
Hobart	5,	235
Hobson Bay	5,	234
Holbæk	3,	113
Holland, se Amsterdam.		
Holtenau	5,	209
Hongkong	18,	855
Honolulu	4,	191
Horsens	3,	114
Huelva	18, 865	ff.
Hull	14,	660
Indien, se Bombay, Madras.		
Isafjord	3, 127,	131
Island	3, 122,	131
Italien, se Genua, Messina, Neapel, Venedig.		
Itzehoe	5,	209
Japan, se Kobe.		
Kapstaden	18,	871
Karlsruhe	16,	799
Keiser Wilhelm-kanalen	5, 203;	13, 639
Key West	8,	342
Kherson	13,	636
Kiel	5,	210
Kina, se Shanghai		
Kirkwall	4,	148
Kjøbenhavn	1, 36; 3, 97;	4, 181
Kjøbenhavns frihavn	9,	425
Kobe	13,	609
Kolberg	17,	825
Kolding	3,	114
Konstantinopel	2,	49
Korsør	3,	115
Kotka	12, 577,	583
Königsberg	2,	71
Laguna de Términos	4,	192
Larnaca, Cypern	16,	800
La Rochelle	11, 516,	537
Las Palmas	18,	865
Launceston	5,	235
Leer	7,	333
Leipzig	18,	863
Leith	4, 145, 147,	148, 165
Lerwick	4,	148
Libau	4,	187
Lille-Asien, se Konstantinopel, Smyrna.		
Lima	10, 506;	17, 846
Lissabon	6,	282
Liverpool	14,	662
Livorno	7,	327
London	9, 401;	14, 641
Lovisa	12, 576,	577
Lübeck	5,	193
Macduff	4, 148,	177
Maceio	15,	710
Madagaskar, se Tamatave.		
Madras	18,	875
Madrid	1, 45; 6, 256;	12, 603
Majunga	6,	266
Malta	6,	258
Mananjary	6,	265
Manila, Philippinerne	17,	827
Maranhão	15,	715
Mariager	3,	115
Marseille	18,	860
Mauritius, se Port Louis.		
Melbourne	5,	217
Memel	2,	78

	Hefte.	Side.
Messina	6,	274
Methil	4, 147, 148,	177
Mexico	2, 80; 4, 192; 17,	827
Mobile	8, 339, 340,	342
Moji	13, 613,	615
Montrose	4,	148
München	16,	799
Nakskov	3,	116
Nantes	11,	537
Narva	11,	555
Nassau, Bahamaøerne	18,	877
Natal (Brasilien)	15,	713
Natal (Syd-Afrika), se Kapstaden.		
Neapel	6,	267
Nemours	1,	42
Neustadt	5,	212
Newcastle N. S. W.	14,	688
Newcastle on Tyne	14,	666
New Orleans	8, 339, 340,	343
Newport News	8,	344
New York	8,	337
New Zealand, se Wellington.		
Nicolaieff	13,	635
Nordenham	7,	333
Norfolk	8, 339, 340,	342
Nürnberg	18,	857
Nyborg	3,	116
Nykjøbing	3,	117
Odense	1, 36; 3,	118
Odessa	7, 335; 13,	631
Oran	1, 42; 18, 868	ff.
Ostende	17,	839
Papeete, Tahiti	18,	876
Pará	15,	718
Paranagua	15,	693
Pensacola	8, 339, 340,	343
Pernambuco	8, 396; 15,	711
Pernau	4,	187
Peterhead	4,	148
Philadelphia	8, 339, 340,	343
Philippinerne, se Manila.		
Philippeville	1, 42; 18, 868	ff.
Piræus	1,	47
Plymouth	14,	667
Pointe à Pitre	18,	875
Port au Prince, Haiti	18,	878
Port Glasgow	4,	148
Portland	8, 339, 340,	343
Portland, Or.	6,	255
Port Louis, Mauritius	6,	286
Port of Spain	18,	878
Portugal, se Lissabon.		
Progreso	4,	192
Puget Sound	6,	255
Randers	3,	118
Rangoon	8,	399
Rendsburg	5,	213
Reykjavik	3, 124,	132
Riga	4, 186; 15,	724
Ringkjøbing	3,	119
Rio de Janeiro	1, 34; 8, 370; 15, 689, 700; 16,	796
Rio Grande do Sul	15,	689
Roebuck Bay	5,	236
Rostock	5,	213
Rotterdam	1,	33
Rouen	11, 516,	538
Rudkjøbing	3,	119
Rusland	16,	735
— se desuden Baku, Odessa, Riga, St. Petersburg.		
San Domingo	14,	676
San Francisco	6,	249
San Juan, P. R.	18,	877
San Lucar	18,	865
San Remo	7,	313
Santos	2, 92; 8, 395; 15, 693; 16,	796
St. Croix	3,	143
St.a Cruz de Tenerife	18, 865,	866
St. David's	4,	148
St. Helena	3,	141
St. Johns, Antigua	18,	878
St. Malo	11,	516
St. Nazaire	11,	516
St. Petersburg	11,	552
St. Thomas	3,	142
Savannah	8, 339, 340,	343
Savona	7,	310
Schleswig	5,	215
Schweiz, se Genf.		
Sevilla	18, 865	ff.
Shanghai	18,	849
Sheffield	14,	667
Singapore	18,	879
Skagen	3,	120
Skive	3,	120
Skotland, se Leith.		
Smyrna	6,	260
Spanien	1, 45; 6,	256
— se desuden Barcelona, Bilbao, Cadiz, Madrid.		
Spezia	7,	326
Stege	3,	120
Stettin	17,	814
Stornoway	4,	148
Strahan	5,	236
Straits Settlements, se Singapore.		
Stralsund	17,	825
Svendborg	3,	121
Swinemünde	17,	826
Syd-Afrika, se Kapstaden.		
Sydney, N. S. W.	14,	677
Taganrog	13,	637
Tahiti, se Papeete.		
Tamatave	6,	264
Tammerfors	12,	583
Tampico	4,	192
Tasmania	5,	225
Thisted	3,	122
Travemünde	5,	200
Triest	9,	462
Trinidad	18,	878
Tripoli	1,	48
Troon	4,	148

	Hefte.	Side.
Trångsund	12,	577, 578
Tunis	1, 43; 2, 95; 3, 140; 17,	841
Turin	7,	315
Tyrkiet, se Konstantinopel.		
Tyskland, se Berlin, Bremen, Breslau, Danzig, Dresden, Düsseldorf, Frankfurt a. M., Hamburg, Hannover, Karlsruhe, Königsberg, Leipzig, Lübeck, München, Nürnberg, Stettin.		
Ungarn, se Budapest.		
Venedig	10,	508
Veracruz	4,	192
Victoria, B. C.	3,	144
Washington	2,	83
Wellington	4.	185
Wiborg	12,	578, 585
Wick	4,	148
Wien	4,	179
Willemstad, Curaçao	18,	876
Wilmington	8, 339,	340, 343
Windau	4,	187
Wismar	5,	216
Åbo	12,	576, 577, 585
Østerrige, se Triest, Wien.		

2. Sagregister.

	Hefte.	Side.
Agerbrugsmaskiner og -redskaber.		
Berlin	16,	764
Genua	7,	310
Milano	7,	318
Odessa	13,	634
Riga	15,	734
Rouen	11,	548
Sydney	14,	687
Akvavit.		
Melbourne	5,	230
Alfalfa.		
Rio de Janeiro	8,	392
Aloefibrer.		
Port Louis	6,	287
Ammoniak.		
Amsterdam	1,	21
Ansjovis.		
Antwerpen	17,	837
Hamburg	9,	438
New York	8,	356, 359
Arak.		
Amsterdam	1,	21
Appelsiner.		
Messina	6,	277
San Francisco	6,	253
Bankvæsen.		
Amsterdam	1,	23
Barcelona	16,	793
Berlin	16,	768
Bilbao	12,	595
Bombay	18,	880
Buenos Ayres	17,	812
Cadiz	18,	867
Cagliari	16,	771
Frankfurt a. M.	12,	599
Genua	7,	321, 330
Kjøbenhavn	3,	103
Madrid	12,	603
Melbourne	5,	220
Mexico	2,	82
Neapel	6,	263
New York	8,	371
Riga	15,	725, 727

	Hefte.	Side
Bankvæsen (fortsat).		
Rio de Janeiro	8,	383
San Francisco	6,	252
St. Petersburg	11,	558
Singapore	18,	879
Sydney	14,	679
Baade.		
Melbourne	5,	231
Benfedt.		
Wien	4,	181
Benzin.		
Baku	6,	245
Bly.		
Frankfurt a. M.	12,	601
Blyantfabrikation.		
Nürnberg	18,	857
Blæksprut.		
Isafjord	3,	128
Bomuld.		
Alexandria	6,	243
Bombay	18,	880
New York	8,	369
Rio de Janeiro	8,	395
Bomuldsvarer.		
Kobe	13,	624
Bomuldsindustri.		
Aberdeen	4,	166
Rio de Janeiro	8,	382
Shanghai	18,	851
Brisling.		
Hamburg	9,	438
Kiel	5,	211
New York	8,	359
Brosten, se sten.		
Brændevin.		
San Francisco	6,	253
Byg.		
Berlin	16,	756
Riga	15,	729
San Francisco	6,	253
Stettin	17,	817

	Hefte.	Side.
Bær.		
Aberdeen	4,	167
Bønner.		
Glasgow	4,	174
Cellulose.		
Genua	7,	310
Havre	11,	523
Milano	7,	318
Nantes	11,	538
Neapel	6,	271
New York	8,	360
Triest	9,	463
Wien	4,	180, 181
Cellulosekub.		
Barcelona	16,	792
Bilbao	12,	593
Nantes	11,	538
Rouen	11,	542
Cement.		
Antwerpen	17,	839
Canarigerne	18,	866
Melbourne	5,	230
New York	8,	366
Rio de Janeiro	8,	392
Stettin	17,	820
Chilisalpeter.		
Amsterdam	1,	21
Chokolade.		
Dresden	2,	91
Dampskibslinjer paa Italien	7,	298
Diamanter.		
Georgetown	10,	507
Emigration og immigration.		
Hamburg	9,	433
Kjøbenhavn	9,	428
Melbourne	5,	236
New York	8,	369
Sydney	14,	685
Washington	2,	87
Erter.		
Riga	15,	732
Esparto.		
Algier	18,	869
Export.		
Algier	18,	869
Antwerpen	17,	831
Amsterdam	1,	8, 12
Astrakan	6,	246
Barcelona	16,	782
Berlin	16,	743
Bremen	7,	332
Budapest	12,	605
Buenos Aires	17,	806

	Hefte.	Side
Export (fortsat).		
Calcutta	17,	848
Frankfurt a. M.	12,	597
Genf	15,	735
Genua	7, 305, 322, 326,	327
Hamburg	9, 434, 449,	454
Havre	11,	526
Helsingfors	12, 562,	566
Kapstaden	18,	874
Kjøbenhavn	4,	181
Konstantinopel	2,	56
Königsberg	2,	73
Larnaca	16,	800
Leith	4, 154,	165
Lima	17,	846
London	9, 404, 409; 14,	671
Lübeck	5,	206
Marseille	18,	863
Mexico	2,	81
New York	8,	354
Odessa	13,	634
Rio de Janeiro	8,	390
St. Petersburg	11, 553,	555
Shanghai	18,	852
Smyrna	6,	261
Stettin	17,	815
Taganrog	13,	638
Triest	9,	464
Tunis	17,	845
Washington	2,	85
Faarekjød.		
Island	3, 122,	126
Feldspat.		
Venedig	10,	511
Wien	4,	181
Fisk.		
Antwerpen	17,	836
Genua	7,	326
Hamburg	9,	436
Havre	11,	530
Melbourne	5,	228
New York	8,	356
Ostende	17,	840
Wien	4,	181
Fisk, fersk.		
Antwerpen	17,	837
Hamburg	9,	436
Hull	14,	661
Kjøbenhavn	4,	184
London	9,	420
München	16,	799
Fisk, saltet.		
London	9,	420
Fiskehandel.		
Bremen	7,	334
Kiel	5,	210
Rostock	5,	215

	Hefte.	Side.
Fiskerier.		
Aberdeen	4,	167
Amsterdam	1,	25
Bremen	7,	334
Dunkerque	11,	535
Fécamp	11,	536
Grimsby	14,	659
Hamburg	9,	438
Havre	11,	536
Island	3, 123, 124,	125, 127
Kjøbenhavn	3,	112, 120
Leith	4.	164
London	14,	650
Macduff	4,	177
San Francisco	6,	254
Flesk.		
New York	8,	367
Flydende brændsel.		
Alexandria	6,	242
New York	8,	348
Fosfat.		
Algier	18,	870
Rouen	11,	538
Tunis	1, 43; 17,	843
Fragter.		
Adelaide	8.	398
Amsterdam	1,	31
Antwerpen	17,	829
Apenrade	5,	206
Bangkok	11,	560
Bilbao	12,	588
Blyth	14,	651
Bombay	18,	880
Bremen	7,	332
Buenos Aires	17,	805
Cadiz	18,	865
Cagliari	16,	771
Calais	11,	531
Cardiff	14,	655
Danzig	2,	67
Dundee	4, 170,	171
Flensburg	5,	207
Genua	7,	293
Greenock	4,	175
Gibraltar	6,	279
Hamburg	9,	445
Havre	11,	527
Helsingfors	12.	576
Hongkong	18,	856
Kapstaden	18,	872
Kiel	5,	212
Kjøbenhavn	3, 101,	112
Kobe	13,	613
Konstantinopel	2,	50
Königsberg	2,	72
London	14.	646
Leith	4,	159
Lissabon	6,	285
Livorno	7,	328

	Hefte.	Side.
Fragter (fortsat).		
Lübeck	5,	196
Malta	6,	259
Marseille	18,	862
Melbourne	5, 223,	231
Messina	6.	275
Neapel	6,	270
New York	8,	344
Odessa	13,	632
Ostende	17,	840
Port Louis	6,	287
Riga	4,	188
Rio de Janeiro	8.	374
Rouen	11, 541,	543
San Francisco	6.	251
Schleswig	5,	215
Shanghai	18,	853
Singapore	18,	879
Smyrna	6,	260
Stettin	17.	823
Stralsund	17,	826
Swinemünde	17,	826
Sydney	14,	680
Tunis	17,	842
Venedig	10,	50
Victoria, B. C.	3,	144
Wismar	5,	216
Frugt.		
San Francisco	6,	253
Tasmania	5,	225
Fyrstikker.		
Alexandria	6,	242
Antwerpen	17,	837
Bombay	18,	880
Genua	7,	325
Hamburg	9, 442; 16,	795
London	9.	423
Melbourne	5,	230
Milano	7,	319
New York	8,	366
Rio de Janeiro	8, 382,	393
San Francisco	6,	254
St. Thomas	3,	143
Sydney	14,	681
Triest	9,	463
Tamatave	6,	265
Gadesten, se sten.		
Galoger.		
Genua	7,	310
Gjedde.		
London	9,	422
Glasvarer.		
London	9,	423
Granit.		
Aberdeen	4,	166
Gibraltar	6,	280
Glasgow	4,	174
London	9,	422

	Hefte.	Side.
Granit (fortsat).		
München	16,	799
Guano.		
Dunkerque	11,	535
London	9,	421
Guld.		
San Francisco	6,	253
Hamp.		
Dundee	4,	171
Riga	15,	731
Venedig	10,	511
Hampefrø.		
Königsberg	2,	76
Riga	15,	732
Handelskutymer.		
Kiel	5,	212
Harpiks.		
Amsterdam	1,	21
Rio de Janeiro	8,	392
Havneafgifter.		
Barcelona	16,	781
Brasilien	15,	689 ff.
Cadiz	3,	139
Dundee	4,	172
Geestemünde	7,	332
Konstantinopel	2,	53
Melbourne	5,	234
Rio de Janeiro	8,	374
Rusland	1, 36; 15,	735
San Francisco	6,	251
Sydney	14,	685
Havneforhold findes i regelen i slutningen af beretningerne. Se desuden:		
Aalborg	3,	110
Aarhus	3,	111
Barcelona	16,	781
Brasilien	15,	689 ff.
Buenos Ayres	17,	812
Fécamp	11,	536
Frederikshavn	3,	112
Genua	7,	312
Gibraltar	6,	281
Grangemouth	4,	175
Havre	11, 518,	521
Horsens	3,	114
Konstantinopel	2,	55
Lübeck	5,	200
Macduff	4,	177
Mariager	3,	115
Melbourne	5,	233
Nakskov	3,	116
Neapel	6,	272
Newcastle, N. S. W.	14,	688
Nicolaieff	13,	636
Nyborg	3,	117
Odessa	13,	632
Rio de Janeiro	8,	383
Rouen	11,	549
Rudkjøbing	3,	119
Santos	2,	92

	Hefte.	Side.
Havneforhold (forsat).		
Savona	7,	315
Skive	3,	120
Smyrna	6, 261,	263
Stege	3,	121
Svendborg	3,	121
Tamatave	6,	265
Thisted	3,	122
Venedig	10,	511
Wismar	5,	216
Havre.		
Berlin	16,	756
London	9,	418
Melbourne	5,	223
Riga	15,	729
Rouen	11,	542
Hermetik, se konserver.		
Hesteskos m, se søm.		
Huder.		
Algier	18,	869
Amsterdam	1,	20
Antwerpen	17,	838
London	9,	421
New York	8,	365
Humle.		
Nürnberg	18,	858
San Francisco	6,	253
Hummer.		
New York	8,	357
Hvalbarder.		
Dundee	4,	172
San Francisco	6,	254
Hvalfangst.		
Dundee	4,	172
Eskefjord	3,	125
Isafjord	3,	128
London	9,	421
Hvalfiskben.		
San Francisco	6,	254
Hvalolje.		
Dundee	4,	172
Hvede.		
Berlin	16,	755
Melbourne	5,	223
New York	8,	366
Riga	15,	729
San Francisco	6,	253
Sydney	14,	683
Hvedemel.		
New York	8,	366
Rio de Janeiro	8,	392
San Francisco	6,	253
Hyrer.		
New York	8,	349

	Hefte.	Side.
Hø.		
Grangemouth	4,	174
Melbourne	5,	224
London	9,	417
Import.		
Algier	18,	868, 869
Antwerpen	17,	831
Amsterdam	1,	7, 11
Astrakan	6,	246
Barcelona	16,	782
Berlin	16,	739
Bjørneborg	12,	582
Bombay	18,	880
Bremen	7,	332
Budapest	12,	605
Buenos Aires	17,	806
Calcutta	17,	847
Frankfurt a. M.	12,	597
Genf	15.	735
Genua	7, 300,	322, 326, 327
Hamburg	9, 434,	449
Havana	9,	461
Havre	11,	526
Helsingfors	12, 562,	566
Hull	14,	660
Kapstaden	18,	874
Kiel	5,	210
Kjøbenhavn	4,	181
Kobe	13,	618
Konstantinopel	2.	57, 58
Larnaca	16,	800
Leith	4, 153,	165
Lima	17,	846
London	9, 404,	409; 14, 668
Lübeck	5,	205
Marseille	18,	862
Mexico	2,	80
Newcastle	14,	666
New York	8,	352
Odessa	13,	633
Riga	15.	734
Rio de Janeiro	8,	384
Rostock	5,	213
Rouen	11,	540
St. Petersburg	11, 553,	557
Shanghai	18,	852
Smyrna	6,	261
Stettin	17,	815
Taganrog	13,	637
Tunis	17,	844
Washington	2,	84
Wismar	5,	216
Indigo.		
Amsterdam	1,	19
Is.		
Antwerpen	17,	839
Bilbao	12,	592
Calais	11,	552
Dundee	4,	170
Dunkerque	11,	535

	Hefte.	Side.
Is (fortsat).		
Fécamp	11,	536
Grimsby	14,	658
Hamburg	9.	442
Havre	11,	525
Leith	4,	157
Liverpool	14,	664
London	9,	417
Jern.		
Barcelona	16,	793
Bilbao	12,	593
Düsseldorf	18,	859
Frankfurt a. M.	12,	601
Genua	7,	310
Glasgow	4,	173
Hamburg	9,	440
Havre	11,	524
Kjøbenhavn	3.	108
Kobe	13.	622
Lissabon	6,	284
London	9,	414
Lübeck	5,	198
Milano	7,	319
Neapel	6,	272
New York	8,	363
Rouen	11,	538
San Francisco	6,	254
Sheffield	14,	667
Smyrna	6,	262
Stettin	17,	817
Triest	9,	463
Turin	7,	315
Venedig	10,	510
Jernbaner.		
Konstantinopel	2,	62
Tunis	3,	140
Buenos Aires	17,	812
Jernmalm.		
Amsterdam	1,	15
Berlin	16,	763
Bilbao	12,	594
Cardiff	14,	656
Dunkerque	11,	535
Hamburg	9,	440
London	9,	415
Lübeck	5,	198
Stettin	17,	817
Triest	9,	463
Jern- og staalvarer.		
Barcelona	16,	793
Milano	7,	319
Jod.		
Berlin	16,	765
Hamburg	9,	442
Jordbrug.		
Hamburg	9,	439
Königsberg	2,	74
London	9,	407

	Hefte.	Side.
Jute.		
Dundee	4	170
Kaolin.		
Wien	4,	181
Kaffe.		
Amsterdam	1,	16
Guayaquil	12,	606
Mexico	2,	81
Rio de Janeiro	8, 379, 394; 16,	796
Kakao.		
Amsterdam	1,	17
Guayaquil	12,	606
Kalciumkarbid.		
Genua	7,	312
Hamburg	9,	442
London	9,	422
Melbourne	5,	231
Kamme.		
Aberdeen	4,	467
Kapok.		
Amsterdam	1,	20
Karantæne.		
Odessa	7,	335
Kassebord.		
Antwerpen	17,	834
Canariøerne	18,	866
Hamburg	9,	436
Kinabark.		
Amsterdam	1,	19
Kjød.		
Berlin	16,	761
Buenos Ayres	17,	889
New York	8,	367
Rio de Janeiro	8,	392
Sydney	14,	684
Kjønrøg.		
Melbourne	5,	231
Klid.		
Stettin	17,	815
Klipfisk.		
Barcelona	16,	786
Bilbao	12,	590
Bordeaux	11,	529
Cadiz	18,	866
Genua	7, 305, 327, 329,	330
Gibraltar	6,	280
Hamburg	9, 438; 16,	794
Havana	9,	460
Havre	11,	528
Island	3, 123,	127
Lissabon	6,	284
Malta	6,	259
Melbourne	5,	229
Messina	6,	277

	Hefte.	Side.
Klipfisk (fortsat).		
Milano	7,	320
Neapel	6,	270
New York	8,	356
Rio de Janeiro	8,	392
Turin	7,	317
Venedig	10,	511
Kobber.		
Frankfurt a. M.	12,	601
London	9,	417
Kondenseret melk.		
Havana	9,	461
Kobe	13,	629
London	9,	418
Melbourne	5,	230
Konserver.		
Antwerpen	17,	837
Bilbao	12,	595
Kobe	13,	628
London	9,	421
Melbourne	5,	229
Odessa	13,	634
Sydney	14,	687
Kork.		
Algier	18,	869
Gibraltar	6,	281
Lissabon	6,	285
Korn.		
Amsterdam	1,	27
Berlin	16,	754
Danzig	2,	70
Königsberg	2,	75
Lübeck	5,	199
New York	8,	366
Riga	15,	729
St. Petersburg	11,	554
Stettin	17,	817
Kul.		
Berlin	16,	763
Blyth	14,	652
Cardiff	14,	654
Gibraltar	6,	280
Glasgow	4,	173
Grimsby	14,	658
Hull	14,	662
Leith	4,	151
Malta	6,	259
Melbourne	5,	226
Methil	4,	178
Newcastle on Tyne	14,	666
New York	8,	369
Laks.		
Livorno	7,	329
London	9,	421
New York	8,	357
San Francisco	6,	254
Victoria, B. C.	3,	144

	Hefte.	Side.
Lamper.		
Smyrna	6,	261
Landbrug, se jordbrug.		
Landbrugsprodukter.		
Leith	4,	157
Legetøi.		
Nürnberg	18,	857
Lim.		
Kobe	13,	630
Lin.		
Dundee	4,	171
Riga	15,	730
Linfrø.		
Königsberg	2,	76
Riga	15,	731
Linvarer.		
Aberdeen	4,	166
Lys.		
Rio de Janeiro	8,	394
Læder.		
Frankfurt a. M.	12,	601
New York	8,	368
Mais.		
Berlin	16,	757
Makrel.		
Bilbao	12,	593
New York	8, 357, 358,	359
Malt.		
Nürnberg	18,	858
Margarin.		
Amsterdam	1,	28
Berlin	16,	761
Kjøbenhavn	4,	184
London	9,	418
St. Thomas	3,	143
Marmor.		
London	9,	422
Maskiner.		
Berlin	16,	764
Dresden	2,	90
Frankfurt a. M.	12,	601
Genua	7,	310
Kobe	13,	623
Riga	15,	734
Maskinremme.		
Kobe	13,	624
Melasse.		
Havana	9,	460
St. Thomas	3,	143
Metaller (se ogsaa de forskjellige metalsorter).		
Metaller (fortsat).		
London	9,	417
Sydney	14,	682
Mursten.		
Melbourne	5,	230
Rio de Janeiro	8.	393
Muskat.		
Amsterdam	1,	20
Møbler.		
Milano	7,	320
Nafta.		
Baku	6.	243
Oljekager.		
Riga	15,	732
Olivenolje.		
Algier	18,	869
Cadiz	18,	867
Olje.		
Baku	6,	243
Berlin	16,	757
Oprindelsesbeviser, se toldbehandling.		
Ovne.		
Kobe	13,	623
Pap.		
Barcelona	16,	792
Kobe	13,	628
London	9,	424
Milano	7,	320
Venedig	10,	510
Wien	4,	180
Papir.		
Alexandria	6,	242
Barcelona	16,	792
Berlin	16,	767
Hamburg	9,	441
Havana	9,	461
Helsingfors	12,	581
Kobe	13,	626
London	9,	414
Madrid	12,	604
Melbourne	5,	230
Messina	6,	277
Milano	7,	318
New York	8,	362
Smyrna	6,	263
Venedig	10,	510
Papirfabrikation.		
New York	8,	362
Peber.		
Amsterdam	1,	20
Pelsverk.		
London	9,	422

	Hefte.	Side.
Petroleum.		
Amsterdam	1,	23
Baku	6,	243
New York	8, 350,	368
San Francisco	6,	253
Poteter.		
Berlin	16,	757
Havana	9,	461
Königsberg	2,	76
Malta	6,	259
Stettin	17,	818
Redwood.		
San Francisco	6,	255
Rhum.		
Port Louis	6,	287
St. Thomas	3,	143
Ris.		
Amsterdam	1,	18
Bangkok	11,	560
Berlin	16,	761
Rangoon	8,	400
Rogn.		
Barcelona	16,	791
Bilbao	12,	591
Havre	11,	525
Rug.		
Berlin	16,	755
Riga	15,	729
Stettin	17,	817
Rundfisk.		
Genua	7, 329,	330
Røgesild.		
Genua	7, 308,	329
Neapel	6,	271
Salpeter.		
Valparaiso	12,	608
Salt.		
Cadiz	18,	867
Lissabon	6,	285
Messina	6,	277
Tunis	2,	95
Sardiner.		
Genua	7, 308,	329
Havana	9,	461
London	9,	421
Melbourne	5,	229
New York	8,	356
Separatorer.		
Genua	7,	310
Island	3,	126
Melbourne	5,	231

	Hefte.	Side.
Sild.		
Antwerpen	17,	837
Danzig	2,	69
Genua	7, 308,	329
Hamburg	9, 436,	437
Havre	11,	530
Helsingfors	12,	580
Kiel	5,	211
Kjøbenhavn	4,	184
Königsberg	2,	77
London	9,	420
Lübeck	5, 199,	200
Melbourne	5,	229
Memel	2,	79
Neapel	6,	271
New York	8, 356,	359
Riga	4,	189
Rostock	5,	214
Stettin	17,	818
Triest	9,	463
Wien	4,	181
Sildefiske.		
Island	3, 124, 125, 127,	128
Silke.		
Shanghai	18,	852
Skibsafgifter.		
Stettin	17,	822
Skibsfartskutymer.		
Brasilien	15, 689 ff.	
Kiel	5,	212
Konstantinopel	2,	52
Rouen	11,	547
Skibsbyggeri.		
Bremen	7,	332
Dundee	4,	172
Greenock	4,	146
Leith	4, 150,	152
Rostock	5,	215
Rouen	11,	548
San Francisco	6,	253
Savona	7,	315
Stettin	17,	825
Svendborg	3,	121
Skibsfart. Oversigt over skibsfarten paa de forskjellige konsulatdistrikter findes i regelen i begyndelsen af hver beretning. Se desuden:		
Algier	1,	40
Calais	11,	530
Dunkerque	11,	533
Eskefjord	3,	126
Fécamp	11,	536
Grangemouth	4,	174
Greenock	4,	175
Hamburg	9,	443
Havre	5,	240
Helsingfors	12,	572

	Hefte.	Side.
Skibsfart (fortsat).		
Helsingør	3,	113
Hongkong	18,	855
Kiel	5,	210
Kjøbenhavn	1,	36
Kolding	3,	115
Korsør	3,	115
London	14,	641
Livorno	7, 327,	330
Lübeck	5,	201
Melbourne	5,	237
Mexico	4,	192
Nantes	11,	537
Nykjøbing	3,	117
Odense	3,	118
Randers	3,	118
Rendsburg	5,	213
Reykjavik	3,	125
Ringkjøbing	3,	119
Rostock	5,	213
Rouen	11,	543
Santos	16,	798
Savona	7,	314
Shanghai	18,	853
Skive	3,	120
Struer	3,	119
Tunis	1,	43
Skind.		
Kjøbenhavn	4,	184
London	9,	421
Smør.		
Amsterdam	1,	28
Berlin	16,	761
Havana	9,	461
Helsingfors	12,	565
Kjøbenhavn	3,	105
Kobe	13,	628
Königsberg	2,	75
Leith	4,	162
London	9,	418
Malta	6,	259
Melbourne	5,	225
Riga	15,	732
Rio de Janeiro	8, 382,	393
St. Petersburg	11,	555
Sydney	14,	685
Snedkerarbeide.		
Hamburg	9,	436
Spiger.		
Kjøbenhavn	3,	109
Kobe	13,	623
Neapel	6,	272
Spiritus.		
Berlin	16,	758
Hamburg	9,	440
Sydney	14,	682

	Hefte.	Side.
Staal.		
Bilbao	12,	593
Glasgow	4,	173
Havre	11,	524
Kjøbenhavn	3,	108
Kobe	13,	622
London	9,	414
New York	8,	363
Staalvarer, se jernvarer.		
Stav.		
Algier	18,	869
Antwerpen	17,	834
Cadiz	18,	866
Hamburg	9,	436
Sten.		
Antwerpen	17,	836
Berlin	16,	761
Danzig	2,	70
Hamburg	9,	440
Königsberg	2,	76
London	9,	422
Nürnberg	18,	858
Schleswig	5,	215
Stettin	17,	821
Wismar	5,	216
Stokfisk.		
Genua	7,	305
Hamburg	9, 437, 438; 16,	794
Helsingfors	12,	580
Messina	6,	276
Neapel	6,	271
New York	8, 356,	359
San Francisco	6,	254
Triest	9,	463
Venedig	10,	511
Wien	4,	181
Strie.		
Dundee	4,	171
Stry.		
Dundee	4,	171
Sukker.		
Amsterdam	1,	18
Berlin	16,	760
Brisbane	14,	687
Hamburg	9,	440
Hannover	13,	638
Havana	9,	460
Havre	11,	527
Honolulu	4,	191
Madrid	12,	604
Mexico	2,	82
Port Louis	6,	287
Rio de Janeiro	8,	395
St. Thomas	3,	143
Stettin	17,	820
Sulfit, se cellulose.		
Svedsker.		
San Francisco	6,	253

	Hefte.	Side.
Svovl.		
Messina	6,	277
Svovlkis.		
London	9,	417
Riga	15,	734
Svovlsyre.		
Rouen	11,	538
Sydfrugter.		
Konstantinopel	2,	57
San Francisco	6,	253
Smyrna	6,	261
Sækkestrie.		
Sydney	14,	682
Sælfangst.		
Dundee	4,	172
San Francisco	6,	254
Søm.		
Barcelona	16,	793
Bilbao	12,	593
Genua	7, 309,	328
Kjøbenhavn	3,	109
Melbourne	5,	231
Neapel	6,	272
Turin	7,	316
Tagsten.		
Rio de Janeiro	8,	393
Talg.		
Buenos Aires	17,	809
Sydney	14,	684
Tapeter.		
Melbourne	5,	230
New York	8,	363
Telefonapparater.		
Alexandria	6,	242
Kobe	13,	624
Melbourne	5,	231
Tepper.		
Smyrna	6,	261
Terpentinolje.		
Amsterdam	1,	21
Textilvarer (-industri).		
Berlin	16,	765
The.		
Amsterdam	1,	17
Shanghai	18,	851
Tin.		
Amsterdam	1,	23
Frankfurt a. M.	12,	601

	Hefte.	Side.
Tjære.		
Dunkerque	11,	534
Genua	7,	328
Rio de Janeiro	8,	392
San Francisco	6,	254
Triest	9,	463
Tobak.		
Alexandria	6, 242,	243
Algier	18,	869
Amsterdam	1,	17
Havana	9,	460
Konstantinopel	2,	57
Mexico	2,	81
Toldbehandling.		
Barcelona	16,	776
Konstantinopel	2,	62
Madrid	1, 45; 6,	252
Toldtarifer.		
Buenos Aires	17,	810
Hamburg	9,	433
Konstantinopel	2,	61
Rio de Janeiro	1,	34
Tran.		
Barcelona	16,	790
Bilbao	12,	591
Dunkerque	11,	535
Genua	7, 309,	329
Hamburg	9, 437,	438
Kobe	13,	630
London	9,	421
Melbourne	5,	229
Milano	7,	320
New York	8,	358
Rostock	5,	214
Smyrna	6,	261
Triest	9,	463
Turin	7,	317
Venedig	10,	511
Wien	4,	181
Trælast.		
Aarhus	3,	111
Adelaide	8,	397
Alexandria	6,	242
Algier	18,	868
Amsterdam	1,	13
Antwerpen	17,	831
Apenrade	5,	206
Barcelona	16,	791
Berlin	16,	767
Bilbao	12,	692
Boness	4,	168
Cadiz	18,	866
Calais	11,	531
Cardiff	14,	656
Dundee	4,	169
Dunkerque	11,	534
Düsseldorf	18,	859
Fécamp	11,	535
Flensburg	5,	208
Frankfurt a. M.	12,	600

	Hefte.	Side.
Trælast (fortsat).		
Genua	7, 310,	328
Gibraltar	6,	281
Grimsby	14,	657
Hamburg	9,	434
Hannover	13,	639
Havre	11,	522
Helsingfors	12, 564,	581
Hull	14,	660
Island	3, 124,	127
Karlsruhe	16,	799
Kiel	5,	211
Kjøbenhavn	3, 106; 4,	184
Königsberg	2,	77
Leith	4,	150
Liverpool	14,	664
Lissabon	6,	284
London	9,	409
Lübeck	5,	197
Malta	6,	259
Melbourne	5, 226,	231
Memel	2,	79
Messina	6,	277
Methil	4,	177
Middlesbrough	14,	665
Milano	7,	318
München	16,	800
Nantes	11,	537
Neapel	6,	272
Piræus	1,	47
Riga	15,	733
Rio de Janeiro	8,	393
Rouen	11,	541
San Francisco	6,	255
St. Petersburg	11,	554
Smyrna	6, 261,	262
Stettin	17,	820
Sydney	14,	687
Tamatave	6,	265
Tammerfors	12,	584
Tunis	17,	844
Venedig	10,	510
Washington	2,	85
Wismar	5,	216
Trælastcertepartier og konnossementer.		
Rio de Janeiro	3,	133
Træmasse.		
Amsterdam	1,	15
Antwerpen	17,	835
Barcelona	16,	792
Berlin	16,	762
Bilbao	12,	692
Calais	11,	532
Cardiff	14,	657
Dunkerque	11,	535
Genua	7,	310
Hamburg	9,	441
Havre	11,	523
Helsingfors	12,	581

	Hefte.	Side.
Træmasse (fortsat).		
Kjøbenhavn	4,	184
Kobe	13,	625
Leith	4,	162
Lissabon	6,	284
London	9, 413,	424
Methil	4,	177
Nantes	11,	537
New York	8,	360
Rouen	11,	542
Triest	9,	463
Venedig	10,	511
Washington	2,	85
Wien	4,	180
Wismar	5,	216
Trævarer.		
Aalborg	3,	110
Tyttebær.		
Swinemünde	17,	826
Tørfisk, se rundfisk, stokfisk.		
Uld.		
Adelaide	8,	399
Island	3, 123,	126
Montevideo	5,	224
San Francisco	6,	253
Sydney	14,	683
Uldvarer.		
Aberdeen	4,	167
Kobe	13,	625
Uhre.		
Genf	15,	735
Vanille.		
Port Louis	6,	287
Velocipeder.		
Berlin	16,	764
Dresden	2,	91
Verktøi.		
Riga	15,	734
Vildt.		
Antwerpen	17,	837
London	9,	420
Vin.		
Bilbao	12,	595
Cognac	11,	532
Genua	7,	325
Havre	11,	527
Konstantinopel	2,	57
Messina	6,	277
San Francisco	6,	253

	Hefte.	Side.
Zink.		
Berlin	16,	764
Düsseldorf	18,	859
Frankfurt a. M.	12,	601
Æg.		
Amsterdam	1,	29
London	9,	420
Riga	15,	733
Øl.		
Genua	7,	312
Hamburg	9,	442
Havana	9,	461
London	9,	422
Malta	6,	259
Rio de Janeiro	8, 382,	392
St. Thomas	3,	143

Stipendiatberetninger.

	Hefte.	Side.
Indberetning fra konsulatstipendiat cand. jur. Emil Huitfeldt angaaende det britiske konsulatvæsen, dets organisation og virksomhed	10	465

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler m. m.
indkomne i aaret 1902.

Udgivet ved
No. I. departementet for det indre, afdelingen for udenrigske sager, handel og sjefart. 1902.

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

Amsterdam.

Aarsberetning for aaret 1901 fra generalkonsul Ernst Philipson, dateret 8de februar 1902.

Den norske skibsfart i aaret 1901.

	Ankomne norske fartøier.						Afgaaede norske fartøier.					
	Fra Norge.		Fra andre lande.		Sum.		Til Norge.		Til andre lande.		Sum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
A. Med ladning.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	53	22 186	92	68 430	145	90 616	50	21 172	57	32 742	107	53 914
Seilskibe	5	917	1	835	6	1 752	2	601	1	470	3	1 071
Sum	58	23 103	93	69 265	151	92 368	52	21 773	58	33 212	110	54 985
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	97	42 601	227	225 786	324	268 387	51	15 615	44	35 261	95	50 876
Seilskibe	22	5 693	52	29 956	74	35 649	5	1 378	4	984	9	2 362
Sum	119	48 294	279	255 742	398	304 036	56	16 993	48	36 245	104	53 238
Totalsum af ladede fartøier	177	71 397	372	325 007	549	396 404	108	38 766	106	69 457	214	108 223
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	1	282	1	282	3	888	36	36 096	39	36 984
Seilskibe	-	-	1	394	1	394	3	409	2	1 136	5	1 545
Sum	-	-	2	676	2	676	6	1 297	38	37 232	44	38 529
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	1	200	11	6 410	12	6 610	6	6 902	236	218 007	242	224 909
Seilskibe	-	-	2	744	2	744	28	10 350	41	25 005	69	35 355
Sum	1	200	13	7 154	14	7 354	34	17 252	277	243 012	311	260 264
Totalsum af ballastede fartøier	1	200	15	7 830	16	8 030	40	18 549	315	280 244	355	298 793

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 2 358 568,oo, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 318 822.oo.

For ordre, reparation eller lignende anløb 4 norske fartøier dr. 4 657 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 292 dr. 303 002 tons, til hovedstationen 72 dr. 81 575 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske fartøier ved hovedstationen kr. 3 842.61, ved vicekonsulsstationerne kr. 17 777.62; heraf tilfaldt generalkonsulen kr. 8 888.81. Af svenske fartøier ved hovedstationen kr. 5 005.33, ved vicekonsulsstationerne kr. 12 778.87; heraf tilfaldt generalkonsulen kr. 6 389.43. Ialt tilfaldt generalkonsulen kr. 24 126.18.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen i norske sager kr. 158.17, i svenske kr. 186.60; ved vicekonsulsstationerne i norske sager kr. 599.10, i svenske kr. 220.95.

Oversigt over de forenede rigers skibsfart paa distriktet under den foregaaende femaarsperiode:

	Norske.		Svenske.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Ankomne fartøier i aaret 1896 .	484	284 020	146	94 106
—„— i — 1897 .	553	377 006	215	175 557
—„— i — 1898	552	428 644	251	224 498
—„— i — 1899 .	711	572 901	229	204 295
—„— i — 1900 .	684	456 382	241	212 647
Middeltal for 1896—1900 .	597	423 791	216	182 220
1901 .	565	404 434	292	303 002

Jævnføres fartøiernes antal og drægtighed i aaret 1901 med antal og drægtighed i aaret 1900, udviser den norske skibsfart paa distriktet en formindskelse af 119 fartøier dr. 51 948 tons, men den svenske er derimod øget med 51 fartøier dr. 90 355 tons.

Fordelingen af dampfartøier og seilfartøier udvises af følgende zifre:

Norske	482	dampskibe	dr. 365 895	tons
og	83	seilskibe	dr. 38 539	„
Svenske	272	dampskibe	dr. 294 986	„
og	20	seilskibe	dr. 8 016	„

I aaret 1900 var forholdet følgende:

Norske . .	571	dampskibe	dr.	400 833 tons
og	113	seilskibe	dr.	55 549 „
Svenske . .	227	dampskibe	dr.	205 471 „
og	14	seilskibe	dr.	7 176 „

Mellem fartøier, som i aaret 1901 ankom og afgik med ladning eller i ballast har forholdet været følgende:

	Norske.		Svenske.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Ankomne med ladning	549	396 404	284	300 324
— i ballast	16	8 030	8	2 678
Afgaaede med ladning . . .	214	108 223	92	41 589
— i ballast	355	298 793	205	269 093

Antallet og drægtigheden af de i ballast ankomne norske og svenske fartøier har ligesom foregaaende aar udgjort en ubetydelig brøkdel af de med ladning ankomne fartøiers antal og drægtighed. Ogsaa i aaret 1901 var det vanskeligt at erholde udfragter i nederlandske havne, hvorfor ogsaa blot omtrent tredjedelen af norske og svenske fartøier i distriktet afgik med ladning.

I fragtfart af norske og svenske fartøier optjente bruttofragter udgjorde:

Af ankomne fartøier.	kr. 4 500 617
„ afgaaede —	„ 653 189
	kr. 5 153 806

sammenlignet med aaret 1900:

Af ankomne fartøier	kr. 5 241 737
„ afgaaede —	„ 837 679
	kr. 6 079 416

Totalbeløbet af fragterne for hertil ankomne og herfra afgaaede norske og svenske fartøier viser en forringelse for de ankomne af 741 120 kroner og for de afgaaede af 184 490 kroner.

I totalbeløbet af optjente bruttofragter er ikke medregnet fragt, som optjentes af fartøi med s. k. „time charter".

	1901.	1900.
Ankomne dampskibe . . .	kr. 3 298 715	kr. 3 558 314
Afgaaede — . . .	„ 598 481	„ 712 167
Ankomne seilskibe	„ 1 201 902	„ 1 683 423
Afgaaede —	„ 54 708	„ 125 512

Nedenstaaende tabel angiver de forskjellige lande, hvorfra norske og svenske fartøier ankom hertil med ladning:

Ankomne med ladning fra:	Norske fartøier. Antal.	Tons.	Svenske fartøier. Antal.	Tons.
Norge	177	71 397	1	339
Sverige	86	90 727	204	205 140
Ruslands nordlige havne og Finland	53	40 790	24	25 363
Danmark og Tyskland	9	4 660	13	4 951
England og Skotland	75	26 797	2	1 048
Frankrige	15	6 862	6	1 656
Spanien og Portugal	30	25 605	8	7 578
Grækenland	2	2 135	7	11 856
Det sorte Hav	—	—	2	3 295
Middelhavet	4	1 788	—	—
Amerikas Forenede Stater og Britisk Nordamerika	62	99 040	12	33 055
Sydamerika, Brasilien	13	7 175	1	1 918
Centralamerika	1	521	—	—
Mexiko, Vestindien	10	4 273	1	230
Afrikas nordkyst	11	12 644	3	3 895
Ostindien	1	1 990	—	—

Afgaaede med ladning til:	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Norge	108	38 766	1	199
Sverige	—	—	75	33 165
Ruslands nordl. havne	6	4 334	2	446
Tyske og danske havne	1	180	1	219
England og Skotland	67	29 268	2	1 664
Frankrige og Belgien	2	1 273	7	2 493
Portugal	—	—	1	705
Andre steder inden konsulatdistriktet	19	11 258	2	1 514
Forenede Stater	10	22 674	1	1 184
Ostindien	1	470	—	—

Blandt norske og svenske fartøier, som er afgaaet med ladning til resp. Norge og Sverige, indtager de, der gjør regelmæssige reiser mellem de nævnte lande og Nederlandene den fornemste plads. Kristianiafirmaet Winge & Co.s dampskibe, af hvilke to gjorde regelmæssige ture mellem Kristiania og Amsterdam (i de fleste tilfælde med anløb af Göteborg paa tilbagereisen), og to andre mellem Kristiania og Rotterdam, gjorde ialt 92 reiser, repræsenterende 34 356 tons.

Dampskibe tilhørende aktieselskaberne „Svea“ i Stockholm og „Göta“ i Göteborg foretog resp. 17 og 45 reiser, repræsenterende 12 694 og 16 412 tons.

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

(Officiel komparativ statistik over skibsfarten aaret 1901 udkommer ikke førend i slutten af november 1902):

Ankomne i	Alle nationers.		Deraf norske.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1898	11 067	8 695 005	572	465 242
1899	11 803	9 450 351	732	639 898
1900	12 307	9 457 778	697	473 147

Ankomne i	Alle nationers.		Deraf svenske.		Deraf andre.	
1898 . . .	11 067	8 695 005	254	214 032	10 241	8 015 731
1899 . . .	11 803	9 450 351	242	198 620	10 829	8 611 833
1900 . . .	12 307	9 457 778	247	201 848	11 363	8 782 783

Andre fartøier i den sidste rubrik for aaret 1900 var af nedennævnte nationalitet:

Nederlandske . . .	3 335	fartøier dr.	2 377 031	tons
Engelske	5 347	— -	3 972 763	„
Tyske	1 795	— -	1 363 312	„
Spanske	322	— -	480 098	„
Danske	260	— -	244 194	„
Alle andre	304	— -	345 385	„

Diverse.

Paa- og afmønstringer.

I Amsterdam paamønstredes paa norske fartøier 25 norske, 8 svenske og 51 udenlandske sjømænd samt afmønstredes 35 norske, 11 svenske og 30 udenlandske sjømænd. Paa svenske fartøier paamønstredes 3 norske, 10 svenske og 7 udenlandske sjømænd samt afmønstredes 25 norske, 22 svenske og 8 udenlandske sjømænd.

Ved hovedstationen paamønstredes altsaa tilsammen 104 og afmønstredes 131 sjømænd.

Ved samtlige vicekonsulater i distriktet paamønstredes paa norske fartøier 309 norske, 123 svenske og 169 udenlandske sjømænd samt afmønstredes 448 norske, 96 svenske og 194 udenlandske sjømænd. Paa svenske fartøier paamønstredes ved vicekonsulsstationerne 45 norske, 104 svenske og 64 udenlandske sjømænd samt afmønstredes 29 norske, 128 svenske og 40 udenlandske sjømænd.

Ialt paamønstredes ved vicekonsulsstationerne 814 og afmønstredes 935 sjømænd, og i hele distriktet skeede saaledes tilsammen 918 paa- og 1 066 afmønstringer.

Rømninger.

Ved hovedstationen rømte fra norske fartøier 2 norske sjømænd og fra svenske fartøier 4 svenske sjømænd.

Ved vicekonsulsstationerne rømte fra norske fartøier 8 norske, 1 svensk og 4 udenlandske sjømænd samt fra svenske fartøier 4 svenske og 2 udenlandske sjømænd.

I hele distriktet rømte saaledes fra norske fartøier 15 sjømænd og fra svenske fartøier 10 sjømænd.

Indkjøbte og solgte fartøier.

For norsk regning erhvervedes et seilfartøi med en drægtighed af 572 tons for en kjøbesum af 21 600 kroner.

For svensk regning indkjøbtes et dampfartøi og et seilfartøi med en samlet drægtighed af 1 722 tons; kjøbesummerne udgjorde tilsammen 351 400 kroner.

Til udlandet solgtes et norsk dampfartøi dr. 1 389 og et norsk seilfartøi dr. 333 tons. Ligeledes solgtes en svensk bugserbaad dr. 19 tons, et dampfartøi dr. 1 780 tons og et seilfartøi dr. 765 tons.

Sjøulykker.

Paa den nederlandske kyst forulykkede 4 norske og et svensk fartøi. Paa et af de norske fartøier druknede hele besætningen; fra de andre lykkedes det at redde mandskabet.

Hjemsendte hyrebeløb.

Af generalkonsulatet og sjømandsmissionen i Amsterdam er pr. post til Norge og Sverige sendt et samlet beløb af kr. 9 636.93.

Af vicekonsulatet i Rotterdam og sjømandsmissionen dersteds sendtes ligeledes pr. post til Norge og Sverige kr. 9 254.25.

Til Norge sendtes endvidere kr. 398.15, udgjørende efterladenskaber efter afdøde nordmænd, medens et beløb af kr. 696.14, udgjørende efterladenskaber efter afdøde svenske undersaatter, oversendtes til Sverige.

Vareomsætningen mellem Norge og Nederlandene.

Opgave over indførsel og udførsel i aaret 1901 mellem Norge og Nederlandene for nogle af de vigtigste handelsartikler. (Fuldstændig statistik udkommer ikke førend ud paa høsten):

Indførsel fra Norge.

Tømmer, ladningen bestaaende udelukkende heraf, usaget	13 875	tons
— — „ — saget,	42 048	„
— alle andre sorter virke, ikke særskilt nævnt, usaget,	62 000	gylden
— alle andre sorter virke, ikke særskilt nævnt, saget,	opgave mangler	
Kobber	50 000	kilogram.
Tran	4 384 000	„
Stokfisk	3 099 000	„

Udførsel til Norge.

Cikori	36 000	kilogram
Hvedemel	929 000	„
Margarin, færdigt smør	233 000	„
Do., raa	342 000	„
Sukker	2 262 000	„
Smørelser og stearin	133 000	„
Linolje	637 000	„
Jernvarer	172 000	„
Jordnødolje	364 000	„
Genever	1 100	hektoliter

I aaret 1900 indførtes fra Norge:

Ben	133 126	kg.	for	7 988	gylden
Kemikalier			„	47 023	„
Tømmer, ladningen bestaaende udelukkende heraf, usaget,	6 306	tons	„	138 732	„
Tømmer, ladningen bestaaende udelukkende heraf, saget,	29 678	„	„	830 984	„
Tømmer, alle andre sorter virke, ikke særskilt nævnt, usaget,			„	78 500	„
Tømmer, alle andre sorter virke, ikke særskilt nævnt, saget,			„	1 899 490	„
Tøndestave			„	114 237	„
Huder, tørrede, skind og læder	379 473	kg.	„	379 473	„
Do., saltede, — „ —	163 906	„	„	114 734	„
Is	5 235 000	„	„	62 820	„

Jernmalm	23 903 025	kg.	for	143 418	gylden
Ballastjern	1 364 000	„	„	122 760	„
Smedejern	49 110	„	„	9 822	„
Bolter og spiger af jern	137 586	„	„	41 276	„
Affald og skrabjern	454 890	„	„	13 647	„
Bomuld, uspunden,	35 995	„	„	21 597	„
Konserver	5 771	„	„	5 771	„
Kobber, rødt	129 800	„	„	129 800	„
Kortevarer (deriblandt fyrstikker)			„	19 774	„
Rammer			„	27 924	„
Klude (deriblandt træmasse)	4 512 199	„	„	541 464	„
Bly	74 187	„	„	16 321	„
Fabrikvarer			„	29 745	„
Margarin og andre surrogater for smør	17 130	„	„	13 704	„
Møbler			„	5 684	„
Papir, alle slags, hvidt, graat, node-m.m.,			„	143 080	„
Do., møbel- og kardus m. m.,			„	51 725	„
Flesk	27 165	„	„	10 866	„
Tavler			„	11 300	„
Stearin	15 300	„	„	7 038	„
Sten i blokke, ubearbeidet,	1 304 790	„	„	20 877	„
Do., gadesten	1 499 460	„	„	599 784	„
Tran	4 215 941	„	„	1 138 304	„
Bødkerarbeide			„	14 658	„
Farver, alle slags,	2 073 960	„	„	1 036 980	„
Fisk, sild, saltet,	3 324 435	„	„	332 443	„
Do., fersk saltvandsfisk,	151 120	„	„	18 134	„
Do., anden røget, saltet eller tørret fisk, ikke forud nævnt,	1 122 074	„	„	67 324	„
Do., stokfisk	3 021 959	„	„	604 392	„
Diverse			„	8 212 495	„
Totalværdien af indførselen fra Norge i aaret 1900				17 086 088	gylden
— - — „ — - — 1899				9 168 407	„
Altsaa i aaret 1900 den uhyre forøgelse af næsten 100 procent eller				7 917 681	gylden

Til Norge udførtes i aaret 1900:

Poteter	12 413 246	kg.	for	124 132	gylden
Potetesmel	460 700	„	„	138 210	„
Lervarer	84 762	„	„	16 952	„
Tagsten	898 450	„	„	8 985	„
Blik	79 506	„	„	39 753	„
Planterigets frembringelser, stiklinger, træer, blomster, løg etc.			„	148 887	„
Kakao	74 904	„	„	44 942	„
Kemikalier			„	22 599	„

Chokolade	16 603	kg.	for	16 603	gylden
Cikorirod	222 470	„	„	22 247	„
Droger, deriblandt kinin			„	26 500	„
Fabrik-, landbrugs- og dampmaskiner . .	76 684	„	„	52 912	„
Garn af hamp . .	28 842	„	„	19 629	„
— „ lin . .	14 919	„	„	7 353	„
— „ bomuld . .	18 703	„	„	22 444	„
— alle andre sorter	1 082	„	„	5 085	„
Destillerede drikkevarer, genever etc.	116 137	liter	„	23 207	„
Redskaber af træ, jern, kobber, staal samt landbrugsredskaber	40 261	kg.	„	38 248	„
Glas	8 310	„	„	10 803	„
Glycerin	170 582	„	„	76 762	„
Byg	230 000	„	„	18 400	„
Mais	340 000	„	„	22 100	„
Bønner og erter . .	130 179	„	„	11 065	„
Ris	1 025 115	„	„	307 534	„
Gryn m. m. . . .	642 000	„	„	128 400	„
Klid	41 250	„	„	12 375	„
Hvedemel	4 390 458	„	„	1 317 137	„
Rugmel	149 900	„	„	44 970	„
Rismel	87 775	„	„	26 332	„
Andet mel	1 057 075	„	„	317 122	„
Grønsager, ferske eller tørrede . . .	429 939	„	„	128 981	„
Tøndebaand . . .	993 041	„	„	158 887	„
Tøndestave	93 276	„	„	9 328	„
Snedkerarbeider . .	25 900	„	„	18 130	„
Huder, skind og læder, tørrede	18 919	„	„	18 919	„
Huder, skind og læder, saltede	93 978	„	„	65 785	„
Huder, skind og læder, beredte . . .	4 381	„	„	24 096	„
Ballastjern . . .	1 350 202	„	„	121 518	„
Smedejern, plader m. m. af jern . .	2 027 139	„	„	405 428	„
Stænger af jern . .	36 009	„	„	9 002	„
Jernvarer	103 539	„	„	103 539	„
Jerntraad	347 357	„	„	121 575	„
Taugverk af jern . .	77 928	„	„	27 275	„
Instrumenter, matematiske og fysiske m. m.	10 395	„	„	25 986	„
Lys	61 272	„	„	61 272	„
Ost	179 791	„	„	62 927	„
Bomuld, uspunden .	87 618	„	„	52 571	„
Klæder	1 059	„	„	6 884	„

Kaffe	1 910 789	kg.	for	840 747	gylden
Kokes	5 022 670	„	„	25 113	„
Kobbertraad	5 291	„	„	7 937	„
Kortevarer	1 940	„	„	7 372	„
Lim	18 413	„	„	9 206	„
Bly	23 214	„	„	5 803	„
Fabrikata af bomuld	2 600	„	„	7 800	„
— „ hamp	4 936	„	„	5 923	„
— „ uld	1 731	„	„	17 310	„
Margarin og andre surrogater for smør	38 000	„	„	30 400	„
Margarin, raa	715 383	„	„	321 922	„
Mask	3 503 600	„	„	14 015	„
Oljer, jordnødolje	475 151	„	„	213 818	„
Do., madoljer	37 000	„	„	9 250	„
Do, linolje	548 379	„	„	126 127	„
Papir, alle slags, hvidt, graat, node- m. m.	111 237	„	„	66 742	„
Papir, møbel-, kardus-	46 129	„	„	41 516	„
Papir, kort etc.	83 962	„	„	33 585	„
Beg	74 867	„	„	14 973	„
Flesk	166 000	„	„	66 400	„
Salpeter	85 189	„	„	34 076	„
Zink	84 843	„	„	23 756	„
Staal i plader	521 055	„	„	208 422	„
Do. i traad	30 234	„	„	30 234	„
Stearin	62 177	„	„	28 601	„
Halm	180 000	„	„	21 600	„
Sukker	2 679 498	„	„	1 006 658	„
Tobak og cigarer	138 918	„	„	509 138	„
Smørelser m. m.	21 896	„	„	6 788	„
Tin	3 912	„	„	6 259	„
Taugverk	25 174	„	„	15 104	„
Bødkerarbeider	45 615	„	„	6 842	„
Fjær	21 458	„	„	42 916	„
Farver	228 012	„	„	119 181	„
Vitriololje	482 598	„	„	57 912	„
Lin, spundet,	16 000	„	„	22 400	„
Uld	21 613	„	„	25 936	„
Frø	6 136	„	„	6 136	„
Zinkhvidt	607 787	„	„	151 947	„
Diverse			„	149 542	„

Totalværdien af udførselen til Norge i aaret	1900	8 833 198	gylden
— „ — „ — - —	1899	7 551 668	„

Altsaa en øgning i aaret 1900 af 1 281 530 gylden

I samme tid indførtes fra Sverige varer til en værdi af 20 719 580 gylden og til Sverige udførtes varer til en værdi af 4 180 798 gylden. Importen fra Sverige hertil i aaret 1900 viste en forøgelse af 1 201 568 gylden.

I aaret 1900 indførtes til Nederlandene varer for tilsammen 1 967 840 064 gylden og udførtes for 1 695 251 442 gylden mod resp. 1 916 484 515 og 1 582 643 534 gylden i aaret 1899.

De vigtigste indførselsposter (poster, der i værdi ikke gik op til 5 000 000 gylden, nævnes ikke) udgjordes af:

Potetesmel	5 101 700	gylden
Soda	8 260 065	„
Blærer af dyr	9 043 227	„
Blik	11 513 846	„
Kakao	7 088 818	„
Fabrik-, landbrugs- og dampmaskiner	20 486 158	„
Kinin, droger og kemikalier	225 705 380	„
Bomuldsgarn	28 190 254	„
Guld, myntet,	13 995 620	„
Hvede	129 640 581	„
Rug	45 808 620	„
Byg	20 828 256	„
Mais	41 257 482	„
Havre	29 738 114	„
Ris	48 105 869	„
Hvedemel	46 076 669	„
Rugmel	12 601 965	„
Haar, ubearbeidet,	8 310 883	„
Hamp, uspunden,	10 657 142	„
Trævarer, alle sorter,	65 771 461	„
Huder, alle slags,	29 952 729	„
Jernmalm	18 710 460	„
Ru- og ballastjern	44 236 995	„
Smedejern, jernplader m. m.	35 564 057	„
Stænger	6 271 264	„
Rør af jern	6 531 183	„
Jernvarer	11 527 901	„
Bolter og spiger	5 160 570	„
Jerntraad	14 857 744	„
Bomuld, uspunden,	25 201 619	„
Klæder	7 639 452	„
Jordnødkager o. l.	10 245 670	„
Kaffe	50 374 581	„
Stenkul	59 632 331	„
Kobbermalm	29 336 915	„
Kobber, rødt,	55 133 940	„
Kortevarer	8 829 372	„
Klude	5 736 053	„
Margarin, raa,	21 898 495	„
Fabrikata af bomuld	14 965 838	„
Do. „ uld	10 607 897	„
Petroleum	11 149 234	„
Palmeolje	10 493 022	„

Papir, alle sorter,	6 253 468	gylden
Beg	12 904 959	„
Flesk	12 685 337	„
Zink, raa,	6 192 170	„
Salpeter, raa,	31 456 597	„
Staal, plader,	18 335 473	„
Do., stænger,	18 661 038	„
Staaltraad	8 837 921	„
Gadesten	62 880 436	„
Sukker, raat,	14 687 206	„
Smørelser	11 105 449	„
The	8 752 545	„
Tin	23 784 504	„
Tobak, alle sorter,	10 459 829	„
Farver	18 032 616	„
Uld, alle sorter,	13 851 312	„
Frø, alle sorter,	43 180 679	„
Svovl	9 464 099	„

De fornemste udførselsposter (poster, der i værdi ikke gik op til 5 000 000 gylden, nævnes ikke) var:

Potetesmel	17 420 405	gylden
Blærer af dyr	7 786 161	„
Planter og blomster	8 210 243	„
Smør	22 572 186	„
Kinin, droger og kemikalier	219 927 297	„
Fabrik-, landbrugs- og dampmaskiner	15 803 840	„
Garn af bomuld	6 003 340	„
Glas	7 032 405	„
Hvede	98 214 917	„
Rug	28 717 808	„
Byg	15 538 725	„
Mais	10 580 919	„
Havre	25 431 622	„
Ris	25 901 422	„
Klid	12 026 395	„
Rugmel	8 736 906	„
Grønsager	49 971 322	„
Haar, ubearbeidet,	9 441 740	„
Hamp, uspunden,	6 355 565	„
Trævarer, alle sorter,	48 439 089	„
Huder, alle slags,	31 258 249	„
Jernmalm	19 164 016	„
Ru- og ballastjern	42 859 322	„
Smedejern, jernplader m. m.	11 107 658	„
Jernvarer	17 288 712	„

Stænger	5 052 445	gylden
Bolter og spiger	5 233 530	„
Jerntraad	11 720 079	„
Lys	6 330 089	„
Ost	16 067 814	„
Bomuld, uspunden,	14 386 776	„
Konserver	19 602 875	„
Kaffe	33 213 792	„
Stenkul	9 624 462	„
Kobbermalm	36 022 920	„
Kobber, rødt,	51 754 467	„
Kortevarer	7 636 575	„
Fabrikata af bomuld	34 279 104	„
Do. „ uld	10 030 310	„
Margarin, færdig,	34 950 487	„
Do., raa,	9 754 784	„
Olier, alle slags,	6 904 362	„
Papir af alle sorter, nodepapir, kardus-,	15 315 977	„
Papir, kortpapir m. m.	28 315 608	„
Beg	13 546 140	„
Flesk	7 790 487	„
Salpeter, raa,	25 336 082	„
Zink i plader, traad	8 198 082	„
Staal i plader m. m.	9 275 898	„
Do. i stænger	11 760 356	„
Gadesten	11 575 129	„
Sukker	46 838 392	„
Cigarer	6 256 364	„
Tin, raa,	19 191 078	„
Farver, alle sorter,	16 485 822	„
Ferskvandsfisk, laks derunder iberegnet,	8 718 190	„
Sild	5 797 842	„
Lin, uforarbeidet,	13 242 774	„
Kjød, alle sorter	6 104 744	„
Faare- og svinekjød	17 528 620	„
Uld, alle sorter,	10 595 006	„
Frø, alle sorter,	27 324 446	„
Svovl	7 237 088	„

Trælast.

Exportørerne holdt stadig paa de høie priser uden hensyn til markedets mindre gunstige stilling her. Dog blev kun faa kontrakter afsluttede paa begjærede vilkaar, og først da aftale til lavere priser om afskibninger fra Hvidehavet og russiske havne kom istand, kunde fordelagtigere overenskomster opnaaes.

Skjønt foregaaende aars pris for bjelker havde været for høi for konsumtionen her, skeede i aaret 1901 ingen forandring deri. Indførselen af denne vare fra Sverige var ogsaa mindre end i foregaaende aar. Kvaliteten af bjelkerne var derimod udmerket.

Importen i aaret 1901 af saget og høvlet virke var betydelig mindre end i aaret 1900; markedet savnede liv, og exportørernes fordringer fandt man her ikke at kunne betale.

Da meget virke af her gangbare sorter forefandtes til forskibning i Hvidehavshavnene, og prisen derfor stillede sig fordelagtigere end ved import af samme sorter fra Norge og Sverige, blev betydelige mængder ført hertil fra førstnævnte havne. Dette indvirkede paa prisen for virket fra Østersjøhavnene, og i løbet af vaaren og sommeren afsluttedes mange kontrakter om skibninger fra samme til ret lave priser. Denne tilførsel varede til sent paa høsten. Her findes nu et ganske vist ikke stort forraad, men det turde dog være tilstrækkeligt, indtil de nye skibninger begynder.

Konsumtionen var stor, og konkurrancen fuldt saa sterk som tidligere. Stemningen her er nu noget fastere. Trælast førtes hertil som dækslast med kornladninger fra Sortehavshavne. Nogen betydeligere import paa denne maade har der dog ikke været tale om. Bjelker betaltes fob. med fl. 81—66 pr. tylvt.

Priserne for de mest gangbare gransorter (usorterede) har været følgende:

3×11	pr.	std.	fl.	108—90	$1^1/_2$×8 $1^1/_4$×8 1×8	pr.	std.	fl.	87—69
3×9	-	„	-	105—78					
3×8	-	„	-	84—69					
3×7	-	„	-	81—66	$1^1/_2$×7 $1^1/_4$×7 1×7	-	„	-	81—63
$2^1/_2$×7—$6^1/_2$	-	„	-	81—66					
$2^1/_2$×6	-	„	-	78—63					
$1^1/_2$×11 $1^1/_4$×11 1×11	-	„	-	114—90	$1^1/_2$×6 $1^1/_4$×6 1×6	-	„	-	78—60
$1^1/_2$×10 $1^1/_4$×10 1×10	-	„	-	108—84	1×5	-	„	-	66—45
					1×4	-	„	-	60—39
$1^1/_2$×9 $1^1/_4$×9 1×9	-	„	-	108—81					

Af floorings fra Norge og Sverige:

Høvlede 1 a og 2 a — 9″ pr. std. cif. fl. 120—105
8″ - „ „ - 115—$94^1/_2$
6″ - „ „ - 100—84
5″ - „ „ - 84—70

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

Træmasse.

I aaret 1901 førtes hertil omkring 12 à 15 000 tons vaad træmasse, hvoraf blot en ganske liden del var bestemt for gjennemførsel. Størstedelen af importen gik til en eneste papirfabrik i Velsen. Prisen varierede mellem 27 og 30 gylden pr. ton cif. nederlandsk havn.

Mekanisk træmasse anvendtes næsten slet ikke her. Ved det nævnte store etablissement er nu under bygning en fabrik for tilvirkning af saadan træmasse. Den første sending pulpwood for den nye fabrik ankom hertil fra Windau i december.

Jernmalm.

Fra Skien er med 5 norske og 1 tysk dampbaad, der gjorde tilsammen 29 reiser, i aaret 1901 hertil indført 38 860 000 kg. jernmalm. Al denne malm var bestemt til Tyskland og førtes did i saakaldte lægtere paa Rhinen.

I den samme tid importeredes fra Sverige tilsammen 1 030 482 600 kg. Med hidbringelsen sysselsattes 77 svenske og 64 norske fartøier dr. tilsammen 201 099 tons samt 174 fremmede fartøier dr. 273 500 tons.

I aaret 1900 indførtes tilsammen 3 118 410 148 kg. jernmalm til Nederlandene for en værdi af 18 710 460 gylden.

Heraf kom:

paa Norge	23 903 025	kg.	til	en	værdi	af	143 418	gylden
- Sverige	925 134 068	-	-	-	—	-	5 550 805	,,
- Spanien	1 468 349 279	-	-	-	—	-	8 810 096	,,
- Algier	297 842 050	-	-	-	—	-	1 787 052	,,
- Grækenland . .	122 677 500	-	-	-	—	-	736 065	,,
- Rusland	111 096 362	-	-	-	—	-	666 578	,,
- Frankrige .	79 013 338	-	-	-	—	-	474 080	,,
- Italien . .	56 927 000	-	-	-	—		341 562	,,

Med skrivelse af 7de januar sidstleden har jeg til Norges oplysningskontor for næringsveiene indsendt en redegjørelse for den stilling, flere af de fornemste norske exportartikler indtager paa det nederlandske marked, og søgt at vise, for hvilke af disse der er mulighed for en yderligere afsætning her. Jeg tror derfor ikke her at burde gjentage, hvad der efter hvad jeg antager nu allerede er bragt til vedkommende interesseredes kundskab, men indskrænker mig til at paapege, at hvad jeg i nævnte redegjørelse har ytret om muligheden af at exportere hertil æg fra Norge, i nogen grad modificeres ved de oplysninger, jeg paa et andet sted i denne beretning, nemlig i sammenhæng med jordbrug og meieribedrift, har meddelt om eventuelle forsøg paa her at skabe en udvidet fjærkræavl og sørge for behovet af æg inden landet.

Handelen.

Jeg meddeler nedenfor nogle opgaver over afsætningen i aaret 1901 af nogle af de fornemste, særskilt fra kolonierne indførte varer.

Som almindelig bemerkning bør forudskikkes, at resultatet af handelen i aaret 1901 ikke har givet anledning til almindelig tilfredshed. For visse af det nederlandske markeds hovedartikler, f. ex. kaffe og tobak, viste der sig en anseelig prisstigning, uagtet de indførtes i betydelige mængder; for andre kunde man ikke erholde tilfredsstillende udbytte. Dette gjælder særskilt om kinabark paa grund af den altfor store tilførsel fra Javaplantagerne, og om rørsukker, som lider under indflydelsen af overproduktion i det dermed konkurrerende roesukker.

Kaffe.

Af det nederlandske handelskompagni solgtes her 110 945 baller og 582 kasser samt af private 308 575 baller og 2 011 kasser, brasiliansk og afrikansk kaffe ikke iberegnet. Tilførselen til dette marked var større end i det foregaaende aar. Imidlertid indførtes tilsammen 173 300 baller mindre Javakaffe end i forrige aar; istedet udgjorde øgningen af tilførselen af brasiliansk kaffe næsten 300 000 baller og af anden amerikansk kaffe (fra Central-Amerika) 12 400 baller. Den sidstnævnte sort indførtes udelukkende til konsumtion fra andre markeder, men fortrænges stadig mere af Santoskaffeen.

Produktionen af kaffe fra Liberia tiltager paa Java. Tiltrods for misvekst paa Java indførtes hertil og solgtes af nævnte sort 108 043 baller mod f. ex. 37 000 baller i aaret 1898. Kaffekulturen synes i Central-Amerika at være i stadig tilvekst, hvilket ikke kan siges at være tilfældet i de nederlandsk-indiske besiddelser.

Priserne var i begyndelsen af aaret meget lave som følge af to paa hinanden følgende kronaar i Brasilien. Først i oktober begyndte de at stige paa grund af underretningen om, at høsten i Brasilien paa grund af svær tørke havde slaaet feil.

Priserne var følgende:

	1ste januar.	Februar.	Juli.	Novbr.	30te decbr.
Java, god ordinær . .	ct. 31	31 1/2	30 1/2	38	38
„Blank“	- 35	35	38	40	40
„W. J. B.“	- 28	32	30	39	39 1/2
Liberia	- 23	23 1/2	21 1/2	25 1/2	26 1/2
Santos	- 20	21 1/2	17 1/2	23 1/2	23
Afrikansk . . .	- 19 1/2	19 3/4	15 3/4	21	20

Overproduktion bragte denne artikel i en saadan prisstilling, at dyrkningen, bortseet fra visse undtagelsestilfælde, hvor man har arbeidet under særskilt gunstige omstændigheder, knapt har lønnet sig. Misveksten i Brasilien med-

førte et omslag og berettiger til haabet om bedre priser. Sparsommere høstresultater og den stigende vekselkurs i Brasilien vil uden tvil udøve en gunstig virkning paa priserne i aaret 1902.

The.

Af Javathe indførtes til Amsterdam direkte fra Java 91 779 hele kister og til Rotterdam 973 kister.

Overordentlig stor tilførsel i december af finere sorter, f. ex. Pecco, tilveiebragte et prisfald paa denne vare. For vanlige sorter var markedet ikke ugunstigt, og først i oktober begyndte en bedre stemning derfor at gjøre sig gjældende. Laveste og høieste pris for Javathe i aaret 1901 viste en difference af 40 procent. Flere nye sorter, der ansaaes for at være af meget god kvalitet, bragtes paa markedet. Af kinesisk the indførtes 4 500 halve kister. Skjønt priserne for Javathe undergik en betydelig forhøielse, kunde afsætningen af kinesisk the ikke synderlig forøges, saaat det tilendebragte aar for sidstnævnte artikel ikke kan siges at have været fordelagtigt.

Kakao.

Efterat prisen for varen, der ved begyndelsen af aaret 1901 stod lavt, i sommermaanederne havde naaet en ret anselig høide, kom to af de fornemste exporthuse paa en af produktionsstederne i økonomiske vanskeligheder, og denne omstændighed ødelagde helt og holdent markedet, som endnu faar bære følgerne deraf.

Fra Java indførtes hertil 22 100 baller mod 19 200 i aaret 1900.

Tobak.

Fra Java indførtes hertil 238 461, fra Sumatra 221 416 og fra Borneo 17 959 baller tobak. Tilførselen af begge de fornemste sorter, Java og Sumatra, var betydelig mindre end i de sidstforløbne to aar. Imidlertid bevirkede vel dette, at middelprisen for varen blev gunstigere, for Sumatratobakken 111 cent mod 81 cent i aaret 1900 og for Javatobakken $30^1/_2$ cent mod 22 cent i det nævnte aar. Sumatrahøsten gav saaledes et forøget udbytte af 5 millioner gylden. For en forbedring af prisen var dog høsten, ca. 223 000 baller, endnu for stor, og for opnaaelsen af en god gevinst fordres, at tilførselen ikke overstiger 200 000 baller.

Samme bemerkning gjælder ogsaa Javaproduktionen. Hvad der her vakte størst opsigt, var dannelsen af tobakstrusten i Amerika, der ogsaa kastede sig paa cigarfabrikationen, og som indgav Sumatratobakskjøbmændene en følelse af uro og uvished. Flere troede, at trusten skulde kjøbe al Sumatratobak. Men saa langt kom det dog ikke; trusten kjøbte vel en anselig mængde, men efter nogle auktioner fattede andre kjøbere mod, og senere har man ikke synderlig merket virkninger af trusten paa dette marked. Beregningerne angaaende den

*

nye Sumatrahøst varierer mellem 200 000 og 210 000 baller, medens underretninger fra Java tyder paa, at den nye høst af saadan tobak snarere skal blive mindre end større end den foregaaende.

Tobakken fra det britiske Borneo betingede en pris af 84 cent. Nederlandsk Borneo havde en daarlig tobakshøst, og prisen paa varen var langt lavere end den nys nævnte. Hele tilførselen udgjorde blot 4 200 baller, og varen solgtes til en pris af $42^1/_2$ cent, medens der forrige aar erholdtes $49^1/_2$ cent derfor.

Sukker.

Sukkermarkedet var i almindelighed i det forløbne aar uden liv, og priserne var i jevnt synkende. Hovedaarsagen til denne tilstand var, at tilbud af varen forekom oftere end efterspørgselen efter samme — atter beroende paa, at konsumtionen ikke holder jevnt skridt med den stedse voksende produktion. Paa grund af den vældige produktion af roesukker i sæsonen 1900—1901 og den anselig forøgede tilførsel af rørsukker viste raffinaderierne saavel i Europa som i de Forenede Stater sig lidet tilbøielige til i rigeligere mon at forsyne sig med raaprodukter, saa meget mindre som høsten i perioden 1901—1902 kunde ventes at ville overtræffe den foregaaende med mere end ca. 500 000 tons. Markedet blev derfor trykket, og om bedre priser var ikke engang tale.

For raffinaderierne var stillingen ikke saa ufordelagtig, da de naturligvis arbeider med gunstigere resultat, naar prisen staar lavt.

For roesukkerfabrikanter er tiderne ikke lyse, og en bedring ansees neppe mulig undtagen ved en indskrænkning af produktionen.

Men andre mener, at en taaleligere tilstand vilde indtræde, om produkterne befriedes fra alle tyngende paalæg, saaat varen i alle europæiske lande kunde sælges til næsten samme pris. Herved vilde konsumtionen tiltage, og den nuværende uhyre høst neppe forslaa til at tilfredsstille behovet.

Middelprisen i London var for roesukker (488 gr.) 8 sh. 7 d og for no. 14 Java 11 sh. 3 d, medens samme artikler i aaret 1900 betingede resp. 10 sh. 7 d og 13 sh. 6 d. Forraadet øgedes i det forløbne aar; den 1ste december antages det at have udgjort 1 847 000 tons mod 1 271 000 tons ved samme tid i aaret 1900.

Ris.

Markedet viste hele aaret igjennem paa faa undtagelser nær en fast stemning. Mølleeierne her i landet har sluttet sig sammen og forbundet sig til en vis enighed om salgsvilkaar. I Tyskland er med exempel fra de amerikanske ristruster markedet bragt saa godt som paa en en eneste haand. Det betviles imidlertid her, at denne artikel vil egne sig for en saadan monopolisering.

Tilførselen har udgjort 1 814 000 baller mod 1 533 000 baller i aaret 1900.

Forraadet bestod ved slutningen af december af 1 500 baller Java taffel og 24 700 baller Java eller tilsammen 26 200 baller ris.

Priserne var i aaret 1901:

for Java taffel	$7^3/_4$, $9^1/_2$ og $9^1/_4$
„ Java	$6^1/_2$, $8^3/_4$ og $8^1/_4$
„ Rangoon og Bassein	4, $3^3/_4$, $4^1/_8$ og $3^7/_8$

Indigo.

Markedet viste sig bedre, end man havde antaget skulde blive tilfældet, og priserne viste til og med en stigning.

Indskrænkningen i dyrkningen — en følge af den ved tilberedelse af kunstprodukter frembragte tilstand — medførte naturligvis ringere tilbud. Imidlertid syntes det, der frembødes, at svare til behovet. Hvad der bragtes paa markedet, fik følgelig afsætning, de sidste maaneder endog meget livlig. Heraf fremgaar, at Javaindigo dog fremdeles er en eftersøgt artikel.

Da de fra foregaaende aar endnu gjenstaaende partier var udsolgte, indtraf en mattere stemning, men da det i august blev bekjendt, at høsten i Samarang havde været forholdsvis liden, gik priserne op, og alt, som bragtes paa markedet, fik strygende afsætning.

For bedre og bedste kvalitet betaltes 320—340 cent, medens prisen for mellemsorterne stillede sig fastere end før og tillige viste nogen stigning. Prisforskjellen mellem de forskjellige sorter akcentueredes herved tydeligere, end før havde været tilfældet.

Hele høsten udgjorde 7 000 kister, og en enestaaende mængde ventes i aaret 1902. Forraadet her ansees yderst ringe og i ethvert fald betydelig mindre end foregaaende aar.

Kunstprodukterne falbydes til stadig lavere pris; foruden de badenske fabriker er andre kommet til. Om afsætningen af produkterne virkelig er saa stor, som det antages, er vanskeligt at sige, men den omstændighed, at prisen saa ofte nedsættes, og at naturprodukterne stadig er efterspurgt, tyder paa det modsatte.

Til Amsterdam indførtes i det forløbne aar 1 681 og til Rotterdam 1 674 kister indigo.

Kinabark.

Ladningerne af kinabark fra Java viser i alle maaneder af aaret 1901 paa en eneste nær en anseelig øgning. Dog solgtes store mængder af varen paa alle auktioner til meget gode priser, og aaret endte med fast stemning og med ringe forraad. Skjønt ikke saa høie priser opnaaedes som foregaaende aars, blev dog resultatet ganske tilfredsstillende.

**

I aaret 1901 hidførtes fra regjeringsplantager 3 734 kolli og fra privates 70 232 kolli. Tilsammen solgtes her 6 598 864 kg. kinabark fra Java, ifølge analyse indeholdende 324 279 kg. svovlsur kinin. Værdien af fabrikbarken var i gjennemsnit pr. $^1/_2$ kilogram $8^{28}/_{100}$ cent mod 10 cent i aaret 1900.

Muskatnød og muskatblomme.

Priserne holdt sig i almindelighed lave eller i det mindste lavere end fjoraarets.

Af muskatnød indførtes 1 058 000 kg., og forraadet siges at være 160 000 kg. Af muskatblomme indførtes 295 000 kg., forraadet deraf turde udgjøre 39 000 kg.

Peber.

Tilførselen af hvid Java var 300 baller. Bedste kvalitet opnaaede 55 à 65 cent; mindre god 50 à 55 cent.

Af sort Java hidførtes kun 1 700 baller. Den fornemste vare betingede en pris af 32 à 35 cent, andre sorter 30 cent. For sort lampong betaltes $29^1/_2$—32 cent.

Hele indførselen af peber til Nederlandene i aaret 1901 udgjorde 36 000 baller mod 30 000 foregaaende aar. Forraadet opgives at være ringe.

Kapok.

Dette er et fortræffeligt indisk stopningsmateriale for møbler og sengklæder.

Deraf indførtes til Amsterdam 39 532 pakker og til Rotterdam 1 437 pakker. Forraadet bestod ved slutningen af aaret af 9 000 pakker.

Prisen udgjorde for renset vare: for bedste sort 40 à 41 cent pr. $^1/_2$ kg. og for mindre god 32—40 cent. For ikke renset vare betaltes 12 à 13 cent.

Huder.

I det forløbne aar var markedet meget livligt, og omsætningen i Amsterdam antog langt større proportioner end tidligere. Resultatet blev desuagtet ikke saa gunstigt. Læderindustrien, særlig den tyske, befinder sig i en alt andet end lys stilling, og det er dog fra Tyskland, de fleste ordres kommer. Den høie pris, som varen her betingede, kunde ogsaa, efter hvad der opgives, alene med den yderste vanskelighed faaes igjen ved salg af forædlede artikler. Salget stod her ikke i forhold til tilførselen, og i oktober maatte importørerne nedslaa sine fordringer, hvoraf følgen blev en afsætning, hvortil man her ikke har seet mage. Næsten alle gamle partier blev afhændede.

Af kvæghuder indførtes . . .	234 836	stkr.,	i	forraad	findes	40 026	stkr.
„ bøffelhuder — . . .	251 235	„	i	—	—	18 641	„
„ Venezuelahuder indførtes . .	4 033	„	i	—	—	47	„
„ do. saltede — . .	2 059	„	i	—	—	—	
„ ostindiske hestehuder indførtes	619	„	i	—	—	20	„
„ do. gjedehuder — .	604 067	„	i	—	—	73 346	„
„ faarehuder — .	45 070	„	i	—	—	15 203	„
„ hjortehuder — .	12 558	„	i	—	—	2 303	„
„ leguano — .	36 747	„	i	—	—	8 657	„
„ bøffelhorn — .	23 198	„	i	—	—	14 499	„

Arak.

Auktioner her paa stedet af Batavia-arak forekommer ikke mere. Nogle importører har nemlig afsluttet kontrakt med destillatørerne i kolonierne og søger nu at berede afsætning for de leverede partier. Disse har i regelen baaret et af merkerne K. W. T., O. G. L. eller A. P.

Tilførselen af arak med disse merker var i det forløbne aar ikke ubetydelig og skal, efter hvad der forlyder, i aaret 1902 blive endnu større.

Prisen varierede mellem 150 og 90 fl.

Chili-salpeter.

Markedet var fast med stigende tendens. Ganske nylig solgtes et parti for fl. 5.35, medens for leverance paa foraaret i 1902 betaltes fl. 5.35 à fl. 5.45.

Svovlsur ammoniak.

Varen noteres nu fl. 13 à fl. 13¼ pr. 100 kg.

Harpiks.

Priserne for denne artikel var i det forløbne aar meget lave — de sank fra fl. 3.10 til fl. 2.50 for „sortiment G".

Til omtrent lignende priser er kjøb blevet afsluttet for nye sendinger.

Terpentinolie.

Hele tilførselen til Rotterdam med seilfartøier udgjorde 26 000 fade mod 47 000 fade i aaret 1900. Prisen forholdt sig stationær og udgjorde omkring fl. 15—fl. 17.

Forlis af nogle fartøier, lastede med denne vare, havde sluttelig en prisforhøielse tilfølge, og noteres terpentinolje nu til fl. 18.

Petroleum.

Konkurrancen mellem de forskjellige etablissementer, som bringer denne vare paa markedet, foraarsager, at prisen ikke kan forhøies i nogen nævneværdig grad. Prisen er ogsaa allerede saa lav, at der ikke kan blive tale om nogen yderligere nedsættelse. Fluktuationerne i prisen har derfor bevæget sig inden en margin af blot 75 cent.

Konsumtionen antages at have omfattet omkring en million fade à 150 kg. netto.

Til Nederlandene indførtes tilsammen 3 023 000 fade.

Kurssvingningerne af aktierne i to af de største, her administrerede indiske petroleumsselskaber var følgende:

	2den jan.	1ste april.	1ste juli.	2den okt.	31te dec.
„Kon. Petroleum Bronnen“	329 1/2	447	401	352 1/2	389
„Moeara Enim“	148 7/8	154 5/8	139 1/2	125 3/4	138 1/8

Det første selskab uddelte i aaret 1901 8 pct. og det andet 9 pct.

Produktionen fra begge disse store etablissementer har tiltaget i en anseelig grad. Man ventede sig gode resultater af de nye boringer, som „Moeara Enim“ lod foretage, men disse slog feil. Rygtet melder, at „the Shell Transport Company“, som transporterer og forsælger „Moeara Enim“s produkter, skal overtages af „Standard Oil Company“, og en samvirken med det sidstnævnte kjæmpemæssige selskab vilde uden tvivl komme „Moeara Enim“ tilgode. „Standard Oil“ vilde derved faa større indflydelse i de nederlandske kolonier, og om en yderligere sammenslutning med det andet foretagende, „Kon. Petroleum Bronnen“, kom istand, vilde en stadigere pris paa varen til stor fordel for konsumtionen tilveiebringes.

Af intresserede i „Moeara Enim“ oprettedes i slutningen af aaret 1901 ganske nær nævnte selskabs terræner hovedsagelig med fransk kapital et nyt storartet selskab, „Moesi Ilir“. Selskabets kapital udgjør 20 millioner francs. Aktierne noteres nu til 88 pct.

Ogsaa paa andre steder, hvor petroleum forekommer, er megen nederlandsk kapital anbragt, saaledes i Rumænien, Hannover og nu sidst i Rusland.

De uhørt store borings- og administrationsomkostninger ved foretagenderne i Rumænien har bragt disse til randen af undergang. Endnu fortsætter nogle kampen i haab om, at den omsider skal krones med held.

Et selskab, som dannedes for at exploitere nogle oliebrønde nær Baku, „Bibi Eybat“-selskabet, emitterede i slutningen af aaret 1900 3 800 aktier

à 100 £ st. til pari. Først i april 1901 noteredes aktierne til 71 pct. I mai noteredes samme aktier til 35 pct. og i december til 42½ pct. Prisfaldet stod i sammenhæng med den almindelige nedgang i prisen paa russisk petroleum.

Tin.

Paa grund af overproduktion i denne artikel gjorde en tilbagegang i prisen sig gjældende. Prisen for Bankatin varierede mellem 73 fl. i januar, 67 fl. i marts, 80 fl. i mai, 71 fl. i juli og 65 fl. ved aarets slutning.

Importen i aaret 1901 udgjorde fra	Banka	434 431	„blokke"
	„ Billiton	66 232	—
	„ Straits	2 880	—

Tilsammen udgjør forraadet 30 649 blokke.

Pengemarkedet og finanserne.

Hvad der mest tildrog sig opmerksomheden paa Europas børser i det forløbne aar og først og fremst har holdt spekulationslysten i live, var haussen i amerikanske værdipapirer, særlig jernbaneaktier og obligationer. Interessen derfor har været saa stor, i det mindste paa dette marked, at den har overdøvet klagerne fra den europæiske industri, som paa samme tid svigtede under uhørte anstrængelser for at udholde kampen med den fra Amerika udgaaende konkurrence.

Var saaledes denne hausse for ganske mange her paa stedet en kilde til indtægt, saa virkede den ogsaa til skade for foretagsomheden paa andre omraader.

Visse europæiske industri- og varehandelsgrene havde en haard dyst at bestaa med de amerikanske truster, som udstrakte sin virksomhed til monopolisering saavel af handelen med petroleum, tobak, sukker, læder, kobber, sølv og stenkul som tillige af fragtfarten. Saadanne industrielle eller med fragtfarten i forbindelse staaende foretagender fik ikke her den opmuntring, de saa vel behøvede. Hertil bidrog ogsaa foreteelser i selve Europa, saaledes i England, hvor trykket af krigen i Sydafrika har gjort sig stadig mere merkbar, og det tilbageslag i flere industrilande, Tyskland, Belgien, Frankrige og Rusland, som fulgte paa en altfor hurtig og voldsom udvikling af næringsveiene.

Som følge af tilbageholdenhed og forsigtighed hos publikum holdt pengeprisen sig hele aaret meget lavt. Den nederlandske banks rentefod undergik kun én gang i hele aaret en forandring, nemlig den 14de juni, da den nedsattes fra 3½ til 3 pct.

Angaaende nævnte bank fortjener det at nævnes, at dens oktroi ved beslutning af regjeringen opsagdes den 28de november. Den 7de august 1888

forlængedes den for banken som seddeludgivende bank udfærdigede oktroi, der hidindtil har været givet for 25 aar ad gangen, paa kun 15 aar eller til den 31te marts 1904.

I samme oktroi stipuleredes imidlertid, at retten til at udgive sedler uden videre skulde ansees forlænget fra sidstnævnte dag paa yderligere 10 aar, saafremt ikke mindst to aar før udgangen af den saaledes fastsatte tid opsigelse har fundet sted. Før den 31de marts 1902 maatte derfor opsigelse ske, om banken ikke skulde beholde oktroien i yderligere 10 aar fra den 31te marts 1904.

Af denne opsigelsesret har regjeringen nu benyttet sig. Det er umuligt at sige, hvad grunden hertil har været, muligens for at skaffe staten yderligere fordele eller kanske endnu mere vidtgaaende planer — oprettelsen af en statsbank.

Oktroivilkaarene synes dog at have været gunstige nok. Da bankens kapital i aaret 1888 forhøiedes med 4 millioner gylden, tjente staten en hel million paa forskjellen mellem subskriptionsprisen og den nominelle værdi af aktierne. Banken skulde ogsaa omkostningsfrit iverksætte udbetalinger for statens regning og forpligtede sig til at yde den forskud. Oversteg bankgevinsten 5 procent af aktiekapitalens nominelle værdi, skulde banken give staten halvdelen af gevinsten, oversteg den 7 procent af nævnte værdi, skulde banken faa to trediedele af gevinsten.

Statsfinansernes tilstand var i det forløbne aar ikke utilfredsstillende, thi indtægterne viste omtrent samme zifre som foregaaende aar. Nogen appel til pengemarkedet fra statens side skeede ikke i aaret 1901.

Den gunstige financielle stilling maa vel antages at have været aarsagen til, at den nye regjering, som dannedes i sommer, endnu ikke har vedtaget nogen forandring i toldtarifen. Paa dens program forekom vistnok løftet om en revision af tarifen i, som det almindelig antoges, en for storindustrien behageligere retning. Men her vilde regjeringen have stødt paa en voldsom opposition, særlig hvis der med revisionen sigtedes til indførelse af told paa korn, thi den blotte tale herom fremkalder høilydt misnøie i vidtstrakte kredse. Enkelte udtalelser af kabinettets chef i parlamentet tilkjendegav, at forandringer i det økonomiske system dog ikke var umiddelbart forestaaende, da disse af ham sattes i forbindelse med indtrædende behov til at dække nødvendige statsudgifter.

I strid med, hvad man fra den nuværende unegtelig mere protektionisk sindede minister havde havt grund til at vente, har regjeringen givet efter for de indstændige forestillinger fra kolonierne om at afskaffe de der tyngende udførselsafgifter paa kaffe og indigo, uagtet statskassen ved nævnte foranstaltning uden tvil har gjort en ikke helt ubetydelig opofrelse.

De nederlandske statsfonds viste en fast holdning.

Tabel over noteringerne i de nederlandske statsfonds:

	2den jan.	4de april.	19de juli.	5te okt.	31te dec.
Nederl. $2^1/_2$ pct. „Werkl. Schuld“	$76^1/_2$	$78^1/_2$	$80^1/_8$	$80^1/_8$	$79^{15}/_{16}$
id. 3 pct. „Obligatien“ . . .	$90^3/_4$	$92^1/_2$	$94^5/_8$	95	$94^{15}/_{16}$

De store kommuner fortsatte med at optage laan; Rotterdam placerede 5 millioner 4 pct. obligationer à $100^3/_4$ pct., Haarlem 2 millioner ligeledes 4 pct. obligationer à $100^7/_8$ pct.

I mai udgav Amsterdam 5 millioner 4 pct. obligationer à 101 pct. Ligeledes udstedte Groningen, Utrecht og Haag obligationer for mindre beløb.

Det nederl. indiske jernbaneselskab optog i april et laan paa 4 millioner gylden à $100^1/_2$ pct., og i december skeede subskription paa 7 millioner gylden 4 pct. obligationer for statsjernbanernes regning à ligeledes $100^1/_2$ pct.

I aaret 1901 var de laveste og de høieste kurser paa norske og svenske statsobligationer følgende:

Norge:	1888	aars	obl.	3 pct. . .	$82^1/_2$ og	91
	1892	—		4 „ . . .	99 -	102
Sverige:	1890	—		$3^1/_2$ „ . . .	91 -	98
	1895	—		$3^1/_2$ „ . . .		100
	1900	—		4 „ . . .	104 -	$104^3/_4$

I januar subskriberedes paa $7^1/_2$ millioner mark af Stockholm bys 4 pct obligationer à 97 pct. og i april paa £ 1 100 000 af Kjøbenhavns 4 pct. obligationer à $100^3/_8$ pct. Desuden introduceredes paa den herværende børs Kristiania Hypothek- og Realbanks $4^1/_2$ pct. obligationer til 97 pct.

De største pengeinstituter gav i aaret 1901 følgende dividende:

Nederlandsche Bank	10.4 pct.
Amsterdamsche Bank	$8^1/_2$ „
Rotterdamsche Bank	7 „
Twentsche Bankvereeniging	$7^3/_8$ „
Incasso Bank	$6^1/_2$ „
Javasche Bank	9 „

Det hollandske fiske.

Sildefisket. Med 634 seilfartøier og 8 dampfiskefartøier fangedes 519 512 tønder sild mod 414 725 tønder i aaret 1900. Prisen i det sidstnævnte aar var vistnok ca. 2 à 3 gylden høiere pr. tønde, men trods den uhyre mængde, der indfangedes i aaret 1901, blev det financielle resultat forbausende gunstigt. For nogle aar tilbage, da en ligesaa uhyre fangst forekom, var prisen 8 à 9 gylden pr. tønde, men denne gang gik den op til 13 à 14 gylden. Denne omstændighed viser, at afsætningen af varen har tiltaget i en uhørt grad. Særlig føres nu store mængder til de Forenede Stater. Dette skyldes en større samvittighedsfuldhed hos exportørerne, idet det tidligere var almindeligt at sende alene vare af ringere gehalt til nævnte land. Den frygt, der her har gjort sig gjældende for, at man ved den forøgede anvendelse af

dampfiskefartøier og deraf følgende uhyre fangst skulde trykke markedet ned, har med føie lagt sig. Antallet af saadanne fartøier tiltager for hvert aar. I aaret 1902 ventes ialt 22 at skulle komme i fart.

Torsk og kolje. Udbyttet af det fiske, som fandt sted med seilfartøi, blev utilfredsstillende. Dampfiskefartøierne gjorde derimod god fangst, og resultatet deraf var gunstigt. Fangsten af de nævnte fiskearter med seilfartøier vil vel snart helt og holdent komme til at fortrænges at fangsten med dampfartøier.

Trawlfisket. Udbyttet vekslede betydelig. Nogle damptrawlere gjorde gode affærer; andre kunde knapt indvinde driftsomkostningerne. Hele fiskemethoden betragtes af mange som indebærende stor fare for havfiskets bestaaen.

Ansjos. Da fisket begyndte, fik man nær sagt slet intet. Senere, i begyndelsen af mai, gjordes en uhyre fangst, den største siden aaret 1890. Udbyttet blev ikke mindre end 90 000 ankere. Prisen, som i begyndelsen udgjorde 29 gylden pr. anker, faldt senere til 20 gylden. Fangsten i aaret 1901 var nær tre gange saa stor som i aaret 1900.

Det usolgte forraad ved udgangen af aaret 1901 ansloges til omkring 60 000 ankere

Laksefisket. Fisket giver fremdeles et daarligt udbytte. I aaret 1901 fangedes 31 811 stykker laks mod 27 477 i aaret 1900. I mere end 30 aar, eller i tidsrummet 1871—1900 var middeltallene for fangsten af laks 55 000. Med saadanne resultater, som man i de senere aar har erholdt, lider alle forpagtere af statens fiskerier store tab.

Fiskehavnen i Ymuiden.

Denne for fiskerinæringen saa vigtige indretning kunde fremdeles glæde sig ved regjeringens uafladelige opmerksomhed og parlamentets gavmildhed.

Til budgettet for aaret 1901 begjærede regjeringen i september en tillægsbevilgning af 105 000 gylden for yderligere udvikling af nævnte havn. I hvilken grad trafiken der har tiltaget, fremgaar deraf, at medens i tidsrummet 1ste juli 1899—30te juni 1900 11 875 fiskefartøier dr. 942 000 tons ankom til havnen, besøgtes samme havn det følgende aar af 12 735 saadanne fartøier med en drægtighed af 1 233 000 tons. Paa 4 aar har fartøiernes antal steget med 39 procent og deres drægtighed med 68 procent.

Allerede nu er arbeiderne paa havneomraadets udvidelse, hvortil der er bevilget 360 000 fl., i fuld gang. Disse dreier sig, foruden om en betydelig forlængelse af den nuværende havn, ogsaa om gravning af to nye havne. Havnenes bredde skal udgjøre 140 meter og deres dybde overalt 6 meter. Hver havn faar forbindelse med jernbanenettet, og til hver enkelt af dem knyttes terræner for tørring af fiskenet.

Først havde man til hensigt at expropriere den for disse arbeider nødvendige jord, men det lykkedes regjeringen at bringe istand aftale med et tomteselskab om kjøb deraf, og den nu begjærede tillægsbevilgning udgjør kjøbesummen for det erhvervede omraade.

Der vil gaa nogen tid hen, inden det bliver nødvendigt at tage baade den anden og den tredie havn i brug, men det er en fordel allerede nu at kunne være i besiddelse af det dertil nødvendige jordomraade. For det omfangsrige materiale, der trænges til Nordsjøkanalens uddybning, og som nok vil fordre en flade af 6 500 kvadratmeter, mangler man oplægningsplads, og hertil saavelsom til rum for de under bygning værende nye lodsfartøier tænker man nu at anvende det paagjældende jord- og vandomraade.

Kornmarkedet.

Den omstændighed, som udøvede den største indflydelse paa markedet i det forløbne aar, var, at maishøsten i Amerika slog feil. Naar man betænker den rolle, denne artikel her spiller — under aaret 1900 indførtes fra de Forenede Stater til Nederlandene 508 063 753 kg. mais til en værdi af 33 024 079 gylden —, og at den nævnte mængde blot er en del af, hvad der udføres, hvilket dog kun udgjør $^1/_{10}$ af hele høsten, forstaar man, hvad en misvekst, efter opgivende omfattende 40 procent af høsten, har at betyde. Mest forbauses man over, at der i det hele kan blive tale om nogen udførsel, men den ved varens knaphed betingede høiere pris og de samtidig saa lave fragter muliggjorde dog en saadan. Exporten har imidlertid beløbet sig til et minimum.

Til gjengjæld høstedes uhørte kvantiteter korn i Sortehavslandene, særlig egnede til at fylde behovet. Fra Odessa indførtes meget mais, men ved losningen her truede den med at gro og maatte derfor straks afhændes, hvorfor prisen sank. Udsigterne, der for importørerne af korn kort forud syntes ganske lovende, blev derved fordunklede. Prisen for byg viste tegn til stigning; angaaende andre kornsorter findes intet særskilt at fremholde.

Prisen for de fornemste kornsorter var i aarets løb følgende:

Hvede noteredes ved begyndelsen af aaret 85 amerik. cent, sank senere til 73 amerik. cent, men solgtes ved aarets slutning til førstnævnte pris.

Rug varierede mellem fl. 125 à fl. 135 pr. 2 100 kg.

Havre viste en afgjort prisstigning fra fl. 6.50 til fl. 8.25 pr. 100 kg.

Mais noteredes ved aarets begyndelse fl. 105 à fl. 110 pr. 2 000 kg. I april begyndte en prisstigning, som holdt sig i den gjenstaaende del af aaret, og noteredes varen ved aarets slutning til fl. 145 for nævnte mængde.

Høsten

i Nederlandene i aaret 1901 gav i de fleste provinser et godt, i nogle et udmerket resultat. Alle sædesorter gav rigelig og i forhold til kvaliteten god afkastning. Over mangel paa frugt klagedes derimod næsten almindelig.

Meieribedriften.

Paa dette omraade findes ikke meget nyt at melde.

Den 1ste april traadte den nye smørlov af 9de juli 1900 ikraft. I den første og vigtigste paragraf bestemmes, at der under benævnelsen smør ikke maa forstaaes andet end det fedtstof, der ikke indeholder andre bestanddele af fedt end saadanne, der har sit udspring fra melk, medens margarin er den smørlignende vare, der kan tjene til at erstatte smør, men bestaar af fedtstoffe, der ikke skriver sig sig fra melk. Ordet „margarin" maa forekomme paa emballagen eller paa selve varen. Hvor margarin tilvirkes eller sælges, skal dette betegnes ved tydelige angivelser. I salgslokaler maa margarin ikke holdes tilsalgs sammen med andre varer; det rum eller sted, hvor den sælges, maa være forsynet med skranke med paaskriften „margarin".

Om nogen to gange gribes i forseelse mod forskrifterne om salg eller transport af margarin, mister han retten til paa én gang at holde smør og margarin tilsalgs. En hel stab af tjenestemænd er ansat for at paase, at lovens forskrifter overholdes. Disse tjenestemænd har altid adgang til tilvirkningslokaler og salgspladse og er berettigede til at tage prøver, om varen synes dem mistænkelig. Disse prøver underkastes granskning af to af vedkommende minister udseede sagkyndige. Forseelser straffes med fængsel i høist tre maaneder eller bøder, 300 gylden; ved gjentagelse inden to aar efter at den første forseelse blev begaaet, eller hvis forseelsen forøvedes ved transport til kolonierne eller til udlandet, kan straffen fordobles.

Allerede i høst fremholdtes i generalstaterne, at lovens bestemmelser ikke var tilstrækkelig skarpe. Man arbeidede for foreskrivelse af brugen af en reagens for margarin, som f. ex. sesamolje eller endnu bedre phenolphtalin. Nogle repræsentanter vilde have skjærpede bestemmelser i den hensigt at tøile den illoyale konkurrence i handelen med smør og margarin, og andre henviste til de faa hensigtsmæssige forskrifter om transport af margarin. Desuden arbeidedes for kontrol med den maade, hvorpaa smør transporteres paa dampskibe, og for at vedkommende minister skulde træffe overenskomst med flere store dampskibsselskaber om, at disses fartøier skulde indrettes paa en særlig for transporten af denne vigtige exportartikel egnet maade.

Ministeren svarede imidlertid, at loven har været ikraft i for kort tid til, at han nu skulde være tilbøielig til uden fuld erfaring om dens virkninger at foretage ændringer deri, men han lovede at have sin opmerksomhed fæstet paa de paapegede forhold.

At tilstanden paa dette omraade ikke er den bedste, fremgaar af en rundskrivelse, som det nederlandske handelskammer i London har ment at burde sende til alle smørexportører her i landet. Da denne skrivelse synes mig at være af stor interesse, har jeg ikke villet undlade i sin helhed at redegjøre derfor. Handelskammeret siger:

„Den ugunstige stilling, hvori det nederlandske smør nu i langt høiere grad end tidligere befinder sig paa det engelske marked, tvinger kammeret til at advare exportørerne for den fare, de løber ved den stadig sterkere tiltagende konkurrence fra andre lande. Det system at blande rent naturmør med andre bestanddele af fedt end saadanne, som har sin oprindelse fra melk, den omstændighed, at tilblandingen sker paa en saadan maade, at de, hvem det paahviler at analysere varen, naar de ikke kjender tilsætningsmethoden, vanskelig kan udtale sig om, hvorvidt blanding har fundet sted eller ikke, savnet af absolut paaviselig forskjel mellem bestanddelene af smør og saaledes

tilberedt margarin samt mangelen paa lovlige bestemmelser om, at i Nederlandene tilvirket margarin skal besidde et eller andet sikkert kjendetegn — alt dette har samvirket til at indgive mistanke mod den vare, der som nederlandsk natursmør udbydes paa det engelske marked. For nogle aar siden opstod saadan mistanke paa grund af den forskjel i smag og udseende, som nederlandsk smør til visse tider af aaret frembyder. Dengang kunde imidlertid analytikerne paavise omstændigheder, der ryddede enhver mistanke afveien.

Nu er imidlertid mistanken langt betænkeligere, da den støtter sig paa fakta, som desværre ikke kan modsiges. I Nederlandene sker nemlig forfalskninger, og den forfalskede vare føres paa markedet sammen med det ægte natursmør, men frembydes billigere end dette og gjør konkurrencen for det ægte smør stadig vanskeligere. De nederlandske analytikere kan nu ikke længere bestride tilværelsen af forfalskede produkter, og forfalskningssystemet er opdaget af de engelske kemikere og vel bekjendt."

Kammeret lægger vegt paa, at naar det her anmerkede i Nederlandene betragtes som „un fait accompli", maa man der lægge vind paa:

1. At alt rent natursmør opfylder de fordringer, der i udlandet stilles til saadant; og

2. At der ved strenge forskrifter en gang for alle sættes en stopper for salget af tilblandinger som rent natursmør.

Kammeret henviser til de prøver, som til beskyttelse mod forfalskninger er foretaget med saa megen fremgang i udlandet. Man behøver blot at følge exemplerne fra Danmark, Tyskland, Belgien, England og Australien for at lære de gode følger af strenge forskrifter mod svig i omhandlede henseende. Først og fremst gjælder det nu at finde et let paaviseligt, ad kemisk vei fremstillet middel til at skille smør og margarin. Anvendelse af en let kjendelig reagens i al margarin har i de lande, hvor brugen deraf er foreskrevet, slet ikke vist sig skadelig for sundheden og heller ikke gjort kvaliteten af margarinen daarligere, men derimod alt mere og mere vist sig egnet til at hindre svigen. Prisen paa smøret har ikke derved maattet forhøies.

Ligeledes bør i Nederlandene følges det i Danmark og England raadende system, at hver tilvirker af margarin er forpligtet til at føre fortegnelse over alle de produkter, som udgaar fra tilvirkningsstedet eller indføres til samme.

Men ikke nok hermed: det fordres, at alt natursmør, som udgaar fra Nederlandene, fra hvilken egn og til hvilken aarstid det end maa være, er saavidt muligt ligeartet. Den eneste udvei til at naa dette store maal ser kammeret i en effektiv kontrol fra statens side.

Kammeret slutter med et veltalende opraab om i tide at tage sig advarslerne til hjerte, om ikke Nederlandene vil se udlandets døre stængte for sin aller fornemste exportartikel.

Æg-importen.

Merkværdigt nok importeres til dette land, hvor landbrug, husdyravl og meieribedrift staar saa høit, en mængde æg. Værdien af totalimporten opgaar

til 2 673 67 / gylden, hvoraf fra Tyskland for 1 324 469 og fra Rusland for 1 278 826 gylden.

Det ser imidlertid ud, som om hollænderne allerede har indseet, at de ved en smule foretagsomhed selv kunde fylde behovet for varen og gjøre fjærkræavlen lønnende.

En forening er her dannet for at befordre denne avl, og den har sin virksomhed særlig rettet paa forholdene i denne henseende i Danmark. Et medlem af foreningen har besøgt „Dansk Andels Ægexport"s centralbureau i Kjøbenhavn og nøie studeret den maade, hvorpaa denne store forretning, vel manende til efterfølgelse for de to andre nordiske lande, er ordnet og driver sin lønnende virksomhed. I den redegjørelse, hollænderen har givet over sin reise, opgiver han, at sidstnævnte foretagende skriver sig fra aaret 1895, bestaar af 26 000 medlemmer og alene eller hovedsageligst bidrager til den nuværende storartede export af æg fra Danmark Som bevis paa, hvilken fart denne har taget, opgives, at exporten i aaret 1876 havde en værdi af 20 000 kroner og nu opgaar til 16 millioner kroner samt ventes at kunne øges end mere, da det er bekjendt, at England importerer for over 100 millioner og Tyskland for 75 millioner kroner æg aarlig.

Den almindelige sundhedstilstand har i aarets løb været udmerket god, og Nederlandene har ikke været hjemsøgt af et eneste pesttilfælde, skjønt pest har forekommet i lande, der staar i den livligste forbindelse med Nederlandene.

Sundhedstilstanden hos husdyrene var i det forløbne aar gunstigere end i aaret 1900. Vistnok herjer mule- og klovesygdom fremdeles, men sygdomstilfældene har paa langt nær ikke naaet de høie zifre som i nysnævnte aar.

I januar anmeldtes 1 113 tilfælde. Derefter stod zifrene helt til juli under 1 000 for da at stige lidt og i september naa sit maximum, 6 909, hvorefter en betydelig nedgang i antallet af syge indtraadte, saa at der i december kun anmeldtes 506 tilfælde.

Skibsfarten.

Et tilbageblik paa det forløbne aar er for rederier og andre sjøfartsinteresserede i almindelighed ikke opbyggeligt. Dyre stenkul og synkende fragter udøvede en trykkende indflydelse paa rederivirksomheden. At der paa gode aar følger daarlige, er en paa handels- og sjøfartsomraadet kjendt erfaring, men at en saa forholdsvis kort blomstring skulde følges af et saa almindeligt tilbageslag, kunde neppe nogen forestille sig, og det var derfor heller ikke ventet.

Det falder af sig selv, at den almindelige fragtfart har maattet lide mest. De regulære dampskibslinier har som regel bestemte aftaler om fragtvilkaar og merker derfor ikke direkte virkningen af en indtrædende forværrelse, men de faar dog en prøve paa følgerne deraf ved knapheden af godstrafiken.

Her vækker situationen beklagelse, thi rederivirksomheden var i Nederlandene i sterk udvikling. Store udsigter foreligger nu ikke for muligheden af at sammenbringe kapital til yderligere forøgelse af skibsbyggeriet, skjønt priserne for nybygning i aarets løb har sunket ikke uanseligt.

Den nederlandske handelsflaade forøgedes under det forgangne aar med 10 dampfartøier dr. 34 512 tons; for nederlandsk regning staar under bygning 26 fartøier dr. 85 180 tons, hvoraf paa indenlandske verfter 16 dr. 38 880 tons.

Udsigterne for aaret 1902 er ikke rosenfarvede, men tilstanden kan forandre sig ligesaa hurtig, som den indtraadte.

Indgaaende fragter.

Trælast fra:

Nordl. Østersjøhavne	pr.	std.	11 à 17 fl.
Finske og livlandske havne . . .	-	„	11 à 17 -
Vestkysten af Sverige, Fredriksstad, Kristianiafjorden, Larvik . .	-	„	10 à 17 -
De Forenede Staters atlantiske havne	-	„	85 sh. 6d à 122 sh. 6 d
Havne ved den Mexikanske Bugt .	-	„	95 sh. à 132 sh.
Kanada	-	„	40 sh. à 60 sh.

Farvetræ fra:

Mexiko	-	ton	35 sh. à 37 sh 6 d
Vestindien	-	„	32 sh. à 33 sh.

Harpiks fra:

De Forenede Stater .	-	310 eng. ℔	2 sh. 3 d à 3 sh.

Terpentin fra:

De Forenede Stater	-	40 gallons	2 sh. 9 d à 4 sh.

Rug og hvede fra:

Østersjøen	-	1 000 kg.	mk. 4.50 à 6.00
Sortehavet	-	1 015 -	7 sh. 6 d à 12 sh.

Havre fra:

Østersjøen	-	320 eng. ℔	9 d à 2 sh. 3 d

Kobber og jernmalm fra:

Sverige	-	ton	4 sh. 3 d à 6 sh. 4 d

Spanien	pr. ton	4 sh. 3 d	à 8 sh. 8 d
Frankrige	- „	3 sh. 6 d	à 4 sh.

Svovlkis fra:

Sveriges og Norges vestkyst .	- „	7 francs	

Stenkul fra:

Englands østkyst	- „	3 sh. 6 d	à 4 sh. 3 d
— vestkyst	- „	3 sh. 9 d	à 5 sh.

Udgaaende fragter.

Kokes til:

Sveriges vestkyst og Kristiania .	pr. ton	mk. 5.00 à 6.75

Kul til:

Sveriges vestkyst og Kristiania . .	- „	„	4.50 à 5.00
Tyskland	- „	„	5.00 à 6.00
Middelhavet	- „	„	4 sh. 9 d à 10 sh.

Cement og fosfat til:

Østersjøen	pr. ton	mk. 4.50 a 6.00
De Forenede Stater	- „	2 sh. à 3 sh. 9 d

Pibeler til:

Danske havne . .	- „	mk. 6.00

Klid til:

Danske havne	- „	mk. 8.00 à 10.00

De fornemste dampskibsselskaber gav følgende dividende i aaret 1901:

„Nederland“ 8.2 pct., „Rotterdamsche Lloyd“ 3.1 pct., „Kon. Paketvaart“ 10 pct., „Ned. Amerik. Stoomvaartmaatschappij“ 14 pct., „Kon. Westindische Maildienst“ 5 pct., „Kon. Ned. Stoombootmaatschappij“ 11 pct., „Hollandsche Stoombootmaatschappij“ 10 pct. og „Stoomvaart Maatschappij Oostzee“ $10^1/_2$ pct.

„Kon. Paketvaart“ emitterede for 1 million gylden nye aktier til tidligere aktieeiere à 149 procent. „Stoomvaart Maatschappij Oostzee“ udgav for 500 000 fl. $4^1/_2$ pct. obligationer til 98 pct., „Nederl. Amerikansche Stoomvaartmaatschappij“ og „Kon. Westindische Maildienst“ udgav, det første for 1 million 4 pct. obligationer til $98^5/_8$ pct. og det andet for 500 000 fl. ligeledes 4 pct. obligationer à 99 pct., firmaet Wm. H. Muller & Co. i Rotterdam udgav sluttelig for 1 400 000 fl. $4^1/_2$ pct. obligationer til 96 pct.

Amsterdam.

Resultatet af foretagsomheden i denne store kommune med næsten 550 000 indvaanere har i det tilendebragte aar i almindelighed været godt. Istandbringelsen af nye foretagender vilde uden tvil tiltage, om man her havde terræn skikket for opførelse af industrielle anlæg. En og anden har dog i saadant øiemed tilhandlet sig tomter af kommunen paa nordsiden af Y.

I aaret 1900 indtraf 25-aarsdagen for et foretagende, som uden tvil i første række har bidraget til Amsterdams udvikling og nuværende blomstring, særlig som en af Europas største sjøhavne, nemlig grundlæggelsen af Nordsjøkanalen. Medens i aaret 1876 1 176 fartøier dr. 388 692 tons ankom til Amsterdam, ankom hertil i aaret 1901 ikke mindre end 2 213 fartøier dr. 2 562 191 tons. I disse 25 aar er saaledes de hertil ankomne fartøiers antal øket med 90 pct. og deres drægtighed med 590 pct.

I aaret 1876 fandtes ingen anledning til at losse ladningen fra et fartøi direkte paa kajen eller i jernbanevogne. Siden den tid er farvandet paa kommunens omraade blevet fordybet til samme dybde som i kanalen, og nye kajer er blevet bygget og taget i brug.

Foruden kajerne i petroleums- og trælasthavnene staar kajer med en længde af 5 500 meter til fartøiernes tjeneste, og endnu findes 5 600 meter grund at disponere for samme øiemed.

Rotterdam.

Foreteelserne paa handelens og sjøfartens omraade i rigets anden by og fornemste sjøhavn har ikke indgivet helt udelt tilfredshed. Paa bygningsgebetet raader en vis uvirksomhed, og udbyttet af den lokale varehandel har ikke svaret til forventningerne.

Siden skibsfarten til denne verdenshavn har tiltaget saa kraftig gjennem et tidsrum af 8 aar, at antallet af ankomne fartøier i samme tidsrum er øget med 75 procent og fartøiernes drægtighed med 140 procent, er der derimod nu, skjønt fartøiernes drægtighed i det forløbne aar er øget noget, indtraadt en tilbagegang i antallet, idet der i aaret 1901 er ankommet til Rotterdam 450 fartøier mindre end i aaret 1900.

Grunden til denne omstændighed opgives at være følgende: I aaret 1901 indførtes til Rotterdam 344 000 tons mere malm og 160 000 mere korn end i det foregaaende aar. Disse mængder repræsenterer en forøgelse i skibsanløbet af 150 fartøier. Derimod formindskedes tilførselen af engelske stenkul med fulde 572 000 tons, hvilken mængde, da stenkullene vanlig fragtes i mindre fartøier, repræsenterer en formindskelse i anløbet af 600 fartøier. Hele tilbagegangen maa tilskrives den ringere tilførsel af engelske stenkul, af hvilke i aaret 1900 indførtes tilsammen 1 172 526 tons, beroende paa den aftagende konsumtion i England og den høie pris paa tyske kul. Uden tvil deler Rotterdam i nævnte henseende skjæbne med flere andre store havne under de raadende ugunstige konjunkturer i Europa, særlig paa industriens omraade. Men andre omstændigheder kommer til, som gjør det troligt, at yderligere formind-

skelse i tilførselen af varer er tænkelig. Tyske kanalforetagender vil nemlig sikkert drage en del af ellers til Rotterdam forsendte malmladninger til andre veie.

Ved Rotterdams handelskammers første sammentræde i aaret 1902 fremholdt ordføreren, hvad der efter hans mening kunde gjøres for at modarbeide en yderligere tilbagegang. Han paastod, at man herefter maatte lægge mindre bret paa udvidelsen, men mere paa fuldkommengjørelsen af alle de talrige indretninger, som i den sidste tid er opført i Rotterdams havn, og selve havnens eller farvandets uddybning og forbedring. Særlig stod tilbage arbeider paa den høire flodbred, hvilken i mere vidtrækkende grad, end nu er tilfældet, burde gjøres tilgjængelig og forenes med jernbanenettet, et foretagende, som var af den største betydning for den vigtige godstrafik med England.

Følgende oversigt viser den relative størrelse af skibsfarten i Amsterdams, Rotterdams, Antwerpens og Hamburgs havne i aarene 1900 og 1901:

	1900.		1901.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Amsterdam	2 111	1 814 924	2 207	1 869 060
Rotterdam	7 362	6 359 794	6 954	6 410 066
Antwerpen	5 245	6 633 975	5 219	7 448 150
Hamburg	13 102	8 038 000	12 847	8 383 000

Lovgivning.

Regjeringen har i aaret 1901 ikke fremlagt nye lovforslag paa handelens og sjøfartens omraade. Tvertom har den inddraget flere vigtige forslag, som har været under parlamentets behandling. Saaledes angaaende forslaget om bekjæmpelsen af tuberkulose hos husdyr, men ogsaa andre, lang tid og megen møie krævende arbeider har erfaret samme skjæbne. Særlig turde nævnes tilbagetagelsen af det mærkelige forslag om Zuiderzee's indvoldning og tørlæggelse. Tegn tyder paa, at det sidstnævnte forslag ikke er begravet, men snart vil komme fore, maaske dog i forandret form.

Den brasilianske toldtarif m. v.

Skrivelse fra generalkonsulatet i Rio de Janeiro af 28de december 1901.

Herved giver jeg mig den ære at indberette, at Brasiliens indtægtsbudget ved lov af 23de ds., offentliggjort igaar, er blevet fastsat for aaret 1902. Indtægten er ansat til rs. 42 876 666$637 i guld og rs. 257 461 000$000 i papirpenge.

Den gjældende tarif for told paa indførte varer er bibeholdt uden foran-

dringer. Tolden er anslaaet at skulle indbringe rs. 33 000 000$000 i guld og rs. 123 750 000$000 i papir. Af det for indført vare beregnede toldbeløb skal fremdeles 25 pct. erlægges i guld.

Fyr- og dokafgifter skal erlægges i guld som før.

De under navnet „forbrugsafgift" (taxas de consumo) gjældende paalæg, der baade rammer visse indførte og indenlandske varer (tobak, salt, drikkevarer, tændstikker, skotøi, lys, parfumerier, farmaceutiske specialiteter, eddike, konserver, spillekort, hatte, spadserstokke og paraplyer samt tøier) er i det hele bibeholdt. Ved tobak er bestemt, at cigarer, hvis pris ikke overstiger 30 milreis pr. tusen, skal betale 5 reis pr. stk., og røgetobak 20, 30 eller 40 reis pr. 25 gram, alt efter dens pris. Salt, udenlandsk som indenlandsk, skal erlægge 25 reis pr. kg. og 30 reis, ifald det er raffineret. Konserver skal fremdeles betale afgiften; dog er udtrykkelig undtagelse gjort for tørfisk, svinekjød, saltfisk eller fisk i lage, hvad enten løs eller pakket i fade eller tønder, forudsat at det er af national tilvirkning. Klipfisk er fremdeles fri.

Retten er bibeholdt til at paalægge afgifter paa skibsfarten i havnene Maranhao, Ceará, Natal, Parahyba, Paranaguá, Pernambuco, Maceio, Desterro (Florianopolis) og Rio Grande do Sul, for derved at tilveiebringe særskilte fonds til at fremme arbeider til disse havnes forbedring. Disse afgifter er fra 1 til 5 reis pr. kg. lossede (men derimod ikke blot omskibede) varer.

Der er ligesom tidligere givet regjeringen bemyndigelse til at adoptere en differential-tarif med indtil 50 pct. høiere satser end den gjældende, ligeoverfor en eller flere varer fra lande, som ikke vil indrømme brasilianske varer adgang paa lige fod med den mest begunstigede nation.

For at kontrollere forhandlingen af til Rio de Janeiro indførte næringsmidler er det bestemt, at importørerne er forpligtede til at sende prøver deraf til det ved toldboden fungerende analyse-laboratorium. Analysen maa af dette være foretaget inden en vis tid, alt efter varens natur. Tarif er fastsat for betalingen for de forskjellige analyser. Disse har til hensigt at godtgjøre, om varen er, hvad den udgiver sig for, og om der er anvendt skadelige stoffe, f. ex. svovl og kalk til vin, bor, salicyl, giftige metaller (kobber, bly, zink), giftige farver. Befindes saa at være tilfældet, forbydes toldklarering af varen; denne maa atter exporteres eller bliver ødelagt for importørens regning. Man er i disse analyser ret streng; borsyre i smaa kvanta i smør, ost, osteløbe og lignende produkter medfører straks forbud mod varen, og smaa procenter af fusel eller lignende stoffe i vine og brændevine ligesaa.

For det blotte anløb af skibe (f. ex. for at søge ordre eller proviantere), hvilke altsaa ikke losser eller laster, er den faste afgift af £ 2. 0. 0 bibeholdt; de kan da blive liggende i 10 dage og i undtagelsestilfælde i videre 5 dage uden nogen yderligere afgift.

For at lette istandbringelse af arbeider til offentlig nytte, udførte af staten, kommuner, offentlige institutioner eller kontrollerede selskaber, som vandledninger, kloaker, linjer for landeveislokomotiver og tekniske anlæg, er der indrømmet regjeringen ret til at tilstaa toldfrihed for de dertil bestemte indførte metal- og lervarer, maskiner og verktøi.

Det er bestemt, at landbrugsredskaber og maskiner til fremstilling og for-

bedring af agerbrugsprodukter skal være toldfrie, naar de indføres af vedkommende landmænd, og ligesaa apparater bestemte til meieridrift. Finantsministeren udfærdiger den fornødne expedition herom efter forelagt opgave over gjenstandene for hver gang efter kontrol med deres tiltænkte benyttelse.

For at ophjælpe fiskerierne er fastsat, at brasilianske fartøier og baade, som udelukkende bruges til fiskeri, samt apparater, instrumenter og artikler, som anvendes i denne industri og til konservering af fisken, skal være fri for afgifter og paalæg.

Dokumenter, der egentlig skulde være ugyldige, fordi de ikke har været forsynet med stempelmerker efter lovgivningens bestemmelser, kan gjøres gyldige ved inden visse frister at betale 10, 25 eller 50 gange det ubetalte stempelmerkes værdi.

Havneafgifterne i de sydrussiske havne.

Skrivelse fra konsulatet i Odessa af 9/22 januar 1902.

Konsulatet har herved den ære at meddele, at havneafgifter for fartøier i sydrussiske havne opkræves som følger:

10 kopek pr. netto registerton for indgaaende og
10 „ „ —„— „ udgaaende.

Derimod bortfalder de forrige ankrings-, karantæne- og fyrafgifter, hvilke i forrige aar udgjorde i Odessa:

7 kopek ÷ 80 pct. pr. last ankringspenge,
2 „ „ „ karantæneafgifter og rubl. 14.80 i fyrafgifter.

Skibsfarten paa Kjøbenhavn i aaret 1901.

Skrivelse fra generalkonsulatet i Kjøbenhavn af 15de februar 1902.

Nedenfor giver jeg mig den ære at meddele en opgave over den norske skibsfart paa Kjøbenhavn i aaret 1901. I sammenligning med aaret 1900 er der nogen nedgang. Der ankom i aaret 1900:

Med ladning	313	skibe dr.	96 241 tons
I ballast	9	„ „	1 785 „
Ialt	322	skibe dr.	98 026 tons

I aaret 1901 med ladning . . .	258	skibe dr.	90 940	tons
i ballast . . .	14	„ „	1 363	„
Ialt	272	skibe dr.	92 303	tons

Der var altsaa en nedgang af 55 skibe dr. 5 301 tons for ladedes vedkommende og af 422 tons for de ballastedes, hvoraf antallet var steget med 5.

Der afgik:

I aaret 1900 med ladning . . .	60	skibe dr.	13 032	tons
i ballast	263	„ „	85 845	„
Ialt	323	skibe dr.	98 877	tons
I aaret 1901 med ladning . . .	48	skibe dr.	11 176	tons
i ballast	220	„ „	79 097	„
Ialt	268	skibe dr.	90 273	tons

Altsaa en nedgang af 55 skibe dr. 8 604 tons, hvoraf dog kun 12 dr. 1 856 tons med ladning.

I bruttofragter optjentes der af ankomne skibe:

I aaret 1900 . . .	kr.	1 339 165
- — 1901 . . .	„	939 120
Altsaa en nedgang af	kr.	400 045

samt af afgaaede:

I aaret 1900 . . .	kr.	121 550
- — 1901 . . .	„	61 710
Altsaa en nedgang af	kr.	59 840

Den norske skibsfart omfatter vedvarende hovedsagelig fart med ladning hertil fra andre lande end hjemlandet og Sverige. I denne fart kom i aaret 1901 ikke mindre end 173 skibe dr. 82 107 tons og med en bruttofragt af 862 515 kr. Herfra afgaar skibene mest i ballast hjem til Norge.

Den svenske skibsfart viser en sterk opgang eller for ankomne skibe med ladning . . . . fra 2 777 skibe dr. 441 483 tons i aaret 1900
til 3 944 „ „ 1 130 680 „ i „ 1901

altsaa en forøgelse af . . 1 167 skibe dr. 689 197 tons.

I de ankomne ballastede skibe var der derimod nogen nedgang. De afgaaede ladede viser en tilsvarende opgang som de ankomne.

Bruttofragterne steg for ankomne skibe med kr. 131 809 eller fra kr. 1 309 690 til kr. 1 441 499 og for afgaaede med kr. 106 318 eller fra kr. 543 383 til kr. 649 701.

Denne opgang skyldes for største parten den nye svenske dampfærge til Malmø med 595 ture og 462 910 tons.

Af havnekapteinen hersteds er udarbeidet den nedenfor anførte oversigt over den hele skibsfart paa Kjøbenhavn i aaret 1901. Med disse har man sammenstillet opgaver fra den samme kilde for aaret 1900.

Forskjellige beregningsgrunde gjør, at opgaverne ikke, især for svenske skibe, stemmer med generalkonsulatets.

De danske skibe staar i forreste række, men med den følelige nedgang af ca. 200 000 tons. Saa kommer svenske skibe med opgang; britiske med ca. 30 000 tons forøgelse; russiske og finske med nedgang, tyske med nogen opgang samt norske med nogen nedgang. Ialt er der nedgang fra 3 340 739 tons i aaret 1900 til 3 276 878 tons i aaret 1901. For seilskibene er nedgangen fra ca. 400 000 til ca. 340 000 tons, for dampskibe fra 2 940 612 tons til 2 936 583 tons med nogen opgang i antallet.

Aarsagen til disse forhold er at søge, foruden i de mindre gode tider, i det forhold, at foderstoffe og kornvarer i forøget mængde dirigeres direkte til provinshavnene.

En meget betegnende nedgang viser trafiken paa Kjøbenhavn af ordresøgende, kullende, provianterende og skibe, som søger nødhavn. Mod 736 dampskibe dr. 597 521 tons og 83 seilskibe dr. 12 522 tons i aaret 1900 blev reden i aaret 1901 anløbet kun af 496 dampere dr. 394 460 tons og 43 seilskibe dr. 7 669 tons, altsaa en nedgang af 240 dampskibe dr. 203 061 tons og 40 seilere dr. 4 853 tons. Man maa tilskrive denne nedgang Nordøstersjøkanalens paavirkning.

Den norske skibsfart paa Kjøbenhavn i aaret 1901.

A. Ankomne for at losse eller lade:

	Antal.	Tons.	Bruttofragt.
Fra Norge med ladning	61	6 834	61 665
i ballast	2	115	—
„ Sverige med ladning	24	1 999	14 940
i ballast	1	33	—
andre lande med ladning	173	82 107	862 515
i ballast	11	1 215	—
Ialt ankomne	272	92 303	939 120
(hvoraf dampskibe 147 dr. 73 156 tons).			
Overliggende fra aaret 1900	1	312	
For norsk regning erhvervede	3	1 582	
Sum	276	94 197	

B. Afgaaede efter at have losset eller ladet:

	Antal.	Tons.	Bruttofragt.
Til Norge med ladning	12	1 181	7 065
i ballast	137	43 776	—
„ Sverige med ladning	9	335	1 735
i ballast	43	13 581	—
„ andre lande med ladning	27	9 660	52 910
i ballast	40	21 740	—
Ialt afgaaede	268	90 273	61 710
(hvoraf dampskibe 146 dr. 72 692 tons).			
Overliggende til aaret 1902	7	3 574	—
Solgt til udenlandsk rederi	1	350	—
Sum	276	94 197	

C. Fartøier, som har anløbet distriktets havne blot for at reparere eller for at indhente ordre 5 3 754

Skibe indkomne til Kjøbenhavns havn i aarene 1900 og 1901.

1900.

Skibenes nationalitet	Dampskibe. Antal.	Tons.	Seilskibe. Antal.	Tons.	Ialt. Antal.	Tons.
Norske	150	369 052.37	156	31 990.37	306	101 042.74
Svenske	1 393	310 526.40	4 554	118 081.76	5 947	408 608.16
Danske	7 022	1 940 116.33	6 252	205 363.04	13 274	2 145 479.37
Tyske	382	131 434.20	427	17 404.02	809	148 838.22
Russiske og finske	195	188 671.17	110	23 194.79	305	211 865.96
Engelske	287	273 270.89	14	1 772.57	301	275 043.46
Hollandske	50	27 541.49	41	2 894.04	91	30 435.53
Andre	—	—	1	425.63	1	425.63
Ialt	9 479	2 940 612.85	11 555	401 126.22	21 034	3 340 739.05

1901.

Skibenes nationalitet.	Dampskibe. Antal.	Tons.	Seilskibe. Antal.	Tons.	Ialt. Antal.	Tons.
Norske	148	73 674	122	20 928	270	94 602
Svenske	2 256	430 659	4 352	122 046	6 608	552 705
Danske	6 364	1 788 195	5 251	153 867	11 615	1 942 062
Tyske	365	139 254	450	17 763	815	157 017
Russiske og finske	140	160 569	82	21 053	222	181 622
Engelske	317	304 883	6	605	323	305 488
Hollandske	55	27 743	46	4 033	101	31 776
Andre	9	11 606	—	—	9	11 606
Ialt	9 654	2 936 583	10 309	340 295	19 963	3 276 878

Algier.

Skrivelse fra konsul Severin Houge, dateret 20de februar 1902.

Som supplement til aarsberetningen for aaret 1900 tillader jeg mig herved at fremsende opgave over skibsfarten paa Algeriet (kystfarten undtaget) for nævnte aar.

Ankomne skibe:

	Antal.	Tons.
Med ladning, franske	394	262 801
—„— andre nationers. .	921	606 382
I ballast, franske	61	23 069
—„— andre nationers . . .	375	245 257
Ialt ankomne	1 751	1 137 509
Mod i aaret 1899	1 798	1 198 247

Afgaaede skibe:

	Antal.	Tons.
Med ladning, franske	333	217 869
—„— andre nationers. .	1 155	784 052
I ballast, franske.	76	29 054
—„— andre nationers . .	254	200 958
Ialt afgaaede	1 818	1 231 933
Mod i aaret 1899	1 840	1 263 217

Totalsummen af ankomne og afgaaede skibe stiller sig saaledes:

For aaret 1897 . .	3 484	fartøier	1 851 613	tons
„ — 1898 . .	3 632	—	2 219 086	„
„ — 1899 . .	3 638	—	2 461 464	„
„ — 1900 . .	3 569	—	2 369 442	„

I skibsfarten paa Algeriet i aaret 1900 har foruden Norge og Sverige følgende nationer deltaget:

	Ankomst.		Hvoraf med ladning.		Afgang.		Hvoraf med ladning.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Rusland . .	11	12 004	9	9 740	9	9 757	5	5 389
Danmark .	15	14 114	12	11 597	17	15 836	12	10 925
England. .	377	440 802	256	298 406	442	539 011	313	400 580
Tyskland .	120	153 651	106	134 194	134	170 331	123	157 573
Overføres	523	620 571	383	453 937	602	734 935	453	574 467

	Ankomst.		Hvoraf med ladning.		Afgang.		Hvoraf med ladning.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Overført	523	620 571	383	453 937	602	734 935	453	574 467
Holland . .	8	8 255	5	5 512	8	8 255	6	6 313
Belgien . .	17	17 579	14	13 899	16	17 258	15	16 413
Portugal .	10	769	3	204	11	841	11	841
Spanien . .	386	59 234	320	49 833	396	61 705	356	57 553
Østerrige .	20	16 475	18	15 223	28	28 291	25	25 888
Italien . .	207	54 336	91	22 253	216	59 545	194	51 038
Grækenland	22	14 910	15	13 294	24	12 613	14	3 904
Tyrkiet . .	6	1 702	3	1 013	6	1 602	4	957
Marokko .	14	89	11	69	17	100	17	100
Tunis . .	28	538	27	536	25	455	18	314
Frankrige .	455	285 870	394	262 801	409	246 923	333	217 869
	1 696	1 080 328	1 284	838 574	1 758	1 172 523	1 446	955 657

For de forskjellige større havne stiller forholdet sig saaledes:

Alger.

	Franske.		Fremmede.		Ialt.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Ankomst med ladning .	80	73 909	438	417 579	518	491 488
— i ballast . .	5	1 606	14	12 253	19	13 859
	85	75 515	452	429 832	537	505 347
Afgang med ladning .	55	38 904	273	251 085	328	289 989
— i ballast . . .	10	9 913	146	148 974	156	158 887
	65	48 817	419	400 059	484	448 876

Bougie.

	Franske.		Fremmede.		Ialt.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Ankomst med ladning .	2	430	11	8 053	13	8 483
— i ballast . . .	3	793	15	10 787	18	11 580
	5	1 223	26	18 840	31	20 063
Afgang med ladning . .	3	3 397	28	17 647	31	21 044
— i ballast	—	--	5	3 305	5	3 305
	3	3 397	33	20 952	36	24 349

Philippeville.

	Franske.		Fremmede.		Ialt.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Ankomst med ladning	18	12 161	26	13 260	44	25 421
— i ballast . .	1	812	2	200	3	1 012
	19	12 973	28	13 460	47	26 433
Afgang med ladning .	25	24 501	17	4 554	42	29 055
— i ballast . .	—	—	12	8 877	12	8 877
	25	24 501	29	13 431	54	37 932

Bône.

	Franske.		Fremmede.		Ialt.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Ankomst med ladning	80	40 763	90	35 842	170	76 605
— i ballast . .	24	10 326	128	84 073	152	94 399
	104	51 089	218	119 915	322	171 004
Afgang med ladning .	59	38 289	254	168 655	313	206 944
— i ballast . .	35	4 790	23	9 410	58	14 200
	94	43 079	277	178 065	371	221 144

Oran.

	Franske.		Fremmede.		Ialt.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Ankomst med ladning	117	78 748	306	113 264	423	192 012
— i ballast .	6	2 616	97	36 881	103	39 497
	123	81 364	403	150 145	526	231 509
Afgang med ladning .	163	98 409	354	131 069	517	229 478
— i ballast . .	16	8 693	59	22 924	75	31 617
	179	107 102	413	153 993	592	261 095

Nemours.

	Franske.		Fremmede.		Ialt.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Ankomst med ladning .	48	21 755	9	64	57	21 819
i ballast .	8	1 967	8	33	16	2 000
	56	23 722	17	97	73	23 819

Afgang med ladning	20	13 971	16	940	36	14 911
— i ballast	13	4 920	—	—	13	4 920
	33	18 891	16	940	49	19 831

Beni Saf.

	Franske.		Fremmede.		Ialt.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Ankomst med ladning	3	1 005	5	4 476	8	5 481
— i ballast	—	—	59	79 250	59	79 250
	3	1 005	64	83 726	67	84 731
Afgang med ladning	2	206	116	164 021	118	164 227
— i ballast	—	—	3	3 947	3	3 947
	2	206	119	167 968	121	168 174

Arzew.

	Franske.		Fremmede.		Ialt.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Ankomst med ladning	2	1 683	8	2 176	10	3 859
— i ballast	7	3 879	30	16 821	37	20 700
	9	5 562	38	18 997	47	24 559
Afgang med ladning	—	—	51	29 330	51	29 330
— i ballast	1	720	2	1 116	3	1 836
	1	720	53	30 446	54	31 166

I aaret 1900 har Alger som kulhavn været besøgt af 1 282 skibe, der har indtaget 292 635 tons kul mod henholdsvis 1 105 skibe og 267 361 tons i aaret 1899.

Fosfatexporten fra Tunis.

Skrivelse fra konsul Hj. Rosenlund, dateret 1ste marts 1902.

Fosfat har først siden aaret 1899 været gjenstand for export fra regentskabet Tunis. Exporten foregaar endnu blot fra én havn, Sfax.

Fosfaten udvindes ved de store fund i Metlaoni, beliggende i nærheden af og vest for Gafsa.

For udnyttelse af gruberne er der dannet et selskab med en opgiven aktiekapital af 18 millioner francs, hvilket for transporten af fosfaten har forbundet Metlaoni med Sfax ved en jernbane.

Selskabets navn er: Compagnie des Phosphates et du chemin de fer de Gafsa (Tunisie); dets sæde er i Paris, Rue de la Victoire nr. 60.

Udførselen af fosfat har været følgende:

i aaret	1899	63 713 tons
- „	1900	167 276 „
- „	1901	175 850 „

fordelt paa følgende modtagende lande:

	1899.	1900.	1901.
Frankrige	25 873 tons	47 663 tons	46 399 tons
Tyskland	11 597 „	15 598 „	16 511 „
England	10 592 „	60 061 „	47 899 „
Italien	8 771 „	36 240 „	47 065 „
Holland	6 880 „	7 714 „	11 930 „
Belgien	— „	— „	3 270 „
Sverige	— „	— „	1 726 „
Østerrige	— „	— „	700 „
Spanien . .	— „	— „	350 „

I denne udførsel har norske og svenske fartøier deltaget:

i 1899	med	1	fartøi,	som lastede	1 700	tons
- 1900	„	6	„	„ —	11 242	„
- 1901	„	5	„	„ —	8 301	„

Fartøierne expederes oftest med en for de tunesiske lastningsforhold i almindelighed særdeles stor hurtighed. Den kvantitet, som indtages pr. dag, varierer mellem 350—800 og 1 200 tons og beror dels paa tilgangen af arbeidsfolk, dels paa forekomst eller ikke-forekomst i certepartiet af klausulen om „dispatchmoney". Thi hvor denne klausul forekommer, pleier indlastningskvantiteten at bestemmes til blot 200 tons pr. dag. Og da „dispatchmoney", hvor saadanne forekommer, altid pleier at udgjøre 10 shillings pr. time og regnes døgnet rundt, saa indsees, at stundom ret betydelige beløb paa denne maade kan tilbageholdes af fragten. „Dispatchmoney"-klausulens indvirkning paa fragten bør saaledes ikke oversees ved afsluttelse af certepartier.

Fosfatselskabet opgiver, at det allerede har befragtet tonnage for størstedelen af indeværende aars export, men meddeler, at det for det gjenstaaende, gaaende op til ca. 3 à 4 000 tons pr. maaned, gjerne imødeser redernes propositioner.

Bestemmelsesstederne for den fosfat, som skal exporteres, er: Newcastle, Hull, Kings Lynn, Ipswich, London, Liverpool, Dublin, Rotterdam og Zwyndrecht.

Salgene af fosfat afsluttes vanlig cif. bestemmelsesstedet. Nedenstaaende agenter har monopol paa salgene og faar i almindelighed ogsaa i opdrag at afslutte befragtninger:

M. M. Wm. H. Müller & Co., Rotterdam, for Norge, Sverige, undtagen Göteborg, Holland, Tyskland og Østerrige-Ungarn.

M. M. Naylor, Benzon & Co., Ltd., 20 Abchurch Lane, London E. C., for Göteborg og England;

M. M. Carr Bros. & Klein, Genua, for Italien;

La Société Commerciale d'Affrêtements de Commission, 39 bis, rue de Châteaudun, Paris, for Spanien;

Placeringer i Frankrige besørges af selskabet direkte.

Da det for fartøier med udfragt til middelhavshavne stundom kan være vanskeligt at finde returfragt, mener jeg, at redere og befragtningsagenter bør have sin opmerksomhed fæstet paa det ganske store behov af tonnage, som næsten stadig forefindes i Sfax for transport af fosfat, saa meget mere som ikke ubetydelige partier af dette produkt gaar til havne, der ligger i fartøiernes vei, naar de reiser nordover igjen.

Ønskeligt vilde det være, at de forenede rigers fartøier paa en mere effektiv maade end hidtil deltog i fosfattransporten, i hvilken de hidindtil er blevet distanceret, særlig af tyske fartøier. Et Hamburgerfirma, der disponerer over mange og store fartøier, lader til at have fundet det fordelagtigt, for at sikre sig last, at kontrahere om fragt for betydelige kvantiteter fosfat. Vedkommende firma har tilstrækkelig indseet, at visheden om returfragt tillader det at vise større imødegaaelse ved underhandlinger om fragter nordfra til Middelhavet.

I den hensigt at undersøge muligheden af en kombination af fragter tur og retur for fosfatselskabets regning har jeg hos dette fremsat forespørgsel angaaende dets import af stenkul. Af svaret fremgaar imidlertid, at disse kjøbes for leverance cif. Sfax, og at selskabet derfor ikke har noget at gjøre med deres transport. Det turde dog ikke være unyttigt at meddele, at selskabets aarlige behov af stenkul er ca. 6 000 tons.

Spanien.

Toldens erlæggelse i guld.

Skrivelse

fra Hans Majestæts minister i Madrid, dateret 24de februar 1902, m. v.

Igaar kundgjordes i „Gaceta de Madrid" den nu sanktionerede lov angaaende betaling i guld af tolden for visse varer (hvoriblandt klip- og tørfisk), som altsaa efter dens sidste bestemmelse træder ikraft den 1ste marts.

Jeg har den ære at vedføie bl. a. oversættelse af et i samme nummer af „Gaceta" offentliggjort dekret med finantsministerens instruktioner til generaltolddirektionen og regler for toldens erlæggelse i guld.

Oversættelse af kgl. forordning af 22de februar 1902 med finantsministerens instruktioner til generaltolddirektionen og regler for toldens erlæggelse i guld.

1. Fra den 1ste i kommende maaned skal afgifterne af alle de i den bestaaende udførselstoldtarif nævnte varer erlægges i guld.

2. Indtil indeværende maaneds slutning skal indførselsafgifterne af de varer, som omhandles i lovforslaget af 30te november sidstleden,*) betales i guld overensstemmende med den i kgl. forordning af 31te januar sidstleden anførte kurssats; ligeledes skal fra den 1ste i kommende marts maaned betaling erlægges i guld af de afgifter, som svares af samme varer, foruden de varer, der er indbefattede i indførselstoldtariffens N:is 306, 307, 308, 316, 336, 355, 356, 357, 358, 359,**) som tilføiedes i den omhandlede lov, overensstemmende med den kurssats og det reduktionstal, der for indførselen ligesaavelsom for udførselen fastsættes af dette ministerium den femtende og den sidste dag i hver maaned.

3. Den paa toldopgjørene for de til Spanien under hver halve maaned expederede varer anvendelige toldreduktionssats skal fastsættes overensstemmende med de fortiden ikraft værende regler, det vil sige: man tager som udgangspunkt den dag, da varerne expederedes paa oprindelsesstedet, idet der ved varer, expederede som indførselsvarer tilsjøs, forstaaes saadanne varer, der er afgaaede fra oprindelsesstedets havn med manifest for Spanien under det fjortendaglige tidsrum ifølge skibsjournalens udvisende, og hvis afgangsdatum indregistreres i originalmanifestet ved en note, som undertegnes af toldbodens 2den chef.

Hvad angaar de varer, som ikke kommer fra oprindelsesstedet, og som er blevet indskibede eller omskibede i andre havne, skal datoen i det direkte konnossement for Spanien tjene som basis for bestemmelsen af den anvendelige reduktionssats.

4. For den tillands stedfindende indførsels vedkommende skal varernes ankomst til toldboden gjælde som basis, og for udførselshandelens vedkommende datoen for den af afladeren forelagte faktura.

5. Ved varernes fortoldning maa i den nu gjældende praxis ingensomhelst forandring indføres, men efter at det almindelige toldopgjør er beregnet, skal det opgjør foretages, som angaar reduktionen, efter vedføiede model, og

6. I de generalstatistikens fortegnelser over import og export, som toldboderne indsender til generaldirektionen, skal de varemængder opføres paa

*) Af de omhandlede varesorter er det kun klipfisk, stokfisk og fiskemel, som har interesse for vor export.

**) De nye varer, ved hvis import eller export betaling i guld skal erlægges, er: vogne af forskjellig slags, skibe af jern og staal og af blandet konstruktion, «øvrige kornsorter» — foruden hvede — (no. 336), mouserende og andre vine i flasker og paa fad.

samme maade som hidtil brugelig, hvis afgifter paa grund af deres erlæggelse i guld har været gjenstand for reduktion, og desuden skal en efter vedføiede model afpasset specialstatistik opsættes, som ledsager den almindelige.

Model for likvidationen.

Varer.	Den fulde told.	Kurssats.	Modsvarende reduktion.	Beløb.	Likviderede afgifter.
15 157 kg. kakao	18 188.40	35.50	26 pct.	4 728.98	13 459.92
8 725 „ kaffe	12 215	35.50	26 „	3 175.90	9.039.10
					22 498.52
	At betale i guld . . .			22 490	
	„ — - kurant mynt .			8.52.	

Grækenlands trælastimport i aaret 1901.

Skrivelse fra generalkonsulatet i Piræus, dateret 1ste marts 1902.

1ste klasse. Skibstømmer:

1.	Gran og furu i almindelighed	1 269	kbm.
2.	Bjælker og planker af gran og furu . . .	126	„
3.	Gran- og furutømmer, barket og ubarket .	1 170	„
4.	Eg	25	„
	Ialt	2 590	kbm.

2den klasse. Bygningstømmer:

1.	Gran og furu i almindelighed	62 410	kbm.
2.	Bjælker og planker af gran og furu	16 059	„
3.	Gran- og furutømmer (rundlast)	334	„
4.	Eg	1 265	„
5.	Kastanje, alm etc.	1 991	„
	Ialt	82 059	kbm.
6.	Kassematerialier .	2 145	o. k.

3die klasse. Bødkermaterialier:

1.	Tøndebaand	386 360	o. k.
2.	Tøndestave	2 346 392	„
3.	Bøg etc.	1 896 644	„
	Ialt	4 629 396	o. k.

4de klasse. Snedkermaterialier:

1.	Ibenholt og andre finere træsorter	122 230	o. k.
2.	Almindelige træsorter i forædlet tilstand	5 770	„
3.	Do. mindre dimensioner	5 104	„
	Ialt	133 104	o. k.

Fra Sverige indførtes 1 951 kbm. bygningstømmer.

Hamilton, Bermuda.

Aarsberetning for 1901 fra konsul J. A. Conyers, dateret 15de januar 1902.

Den norske skibsfart. Til Bermuda ankom i aaret 1901 med ladning 4 norske fartøier dr. 2 701 tons (hvoraf 2 dampskibe dr. 1 971 tons) og i ballast 2 fartøier (dampskibe) dr. 1 708 tons. De 4 førstnævnte fartøier afgik i ballast og de 2 sidstnævnte med ladning. Bruttofragter for ankomne norske fartøier udgjorde kr. 33 662.oo, og for afgaaede kr. 11 111.oo. For ordre, reparation og lignende anløb 3 norske fartøier dr. 4 057 tons.

1 svensk fartøi dr. 913 tons anløb konsulatdistriktet.

Konsulatafgifter af norske fartøier kr. 274.oo, af det svenske fartøi kr. 57.oo, ialt kr. 331.oo, der tilfaldt konsulen. Expeditionsafgifter i norske sager kr. 87.oo, i svenske sager kr. 121.oo.

Der foregik ingen direkte handelsomsætning mellem Bermuda og Norge; derimod indføres der over England et ubetydeligt kvantum varer af norsk oprindelse. Fødemidler af alle slags, saasom saltet kjød, smør, ost, kolonialvarer etc., indføres fra de Forenede Stater.

Store havnearbeider, hvoriblandt bygning af en ny flydedok, er blevet kontraherede og skal være færdige i aaret 1905.

Tripoli.

Aarsberetning for 1901, dateret 8de januar 1902.

Til Tripoli ankom i 1901 i ballast 1 norsk dampskib dr. 1 045 tons og 1 svensk dampskib dr. 1 268 tons; begge fartøier afgik med ladning af esparto. For ordre anløb 3 norske dampskibe dr. 3 102 tons.

Erlagte konsulatafgifter af det norske skib £ 3. 13. 1, af det svenske £ 4. 8. 8.

Der foregik i aaret 1901 ingen handelstransaktioner mellem Tripoli og Norge. Der er heller ikke nogen norsk undersaat bosat i Tripoli.

Indhold: **Algier** s. 40. — **Amsterdam** s. 1. — **Den brasilianske toldtarif** s. 34. — **Fosfatexporten fra Tunis** s. 43. — **Grækenlands trælastimport i aaret 1901** s. 47 — **Hamilton, Bermuda** s. 48. — **Havneafgifterne i de sydrussiske havne** s. 36. — **Skibsfarten paa Kjøbenhavn i aaret 1901** s. 36. — **Spanien** s. 45. — **Tripoli** s. 48.

Johannes Bjørnstads bogtrykkeri.

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler m. m.
indkomne i aaret 1902.

Udgivet ved
No. 2. departementet for det indre, afdelingen for udenrigske sager, handel og sjøfart. **1902.**

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

Konstantinopel.

Aarsberetning for aaret 1901 fra Hans Majestæts minister grev Steenbock, dateret 9de marts 1902).*

Skibsfarten.

I aaret 1901 har et norsk dampskib dr. 1 155 reg.-tons losset en ladning kul i Konstantinopel samt to norske dampskibe lastet korn i Samsun og Saloniki. I bruttofragter optjente disse fartøier ca. kr. 43 580.00. Endvidere har 48 norske dampskibe anløbet Konstantinopels havn for der at erholde sundhedspas og firmaner (passagetilladelser). Af disse skibe ankom:

1	med	kul	fra	Cardiff,	destineret	til	Galatz,
1	„	do.	„	Barry,	—	„	Odessa,
1	„	korn	„	Poti	—	„	England
1	„	do.	„	Odessa	—	„	Malta og

44 i ballast fra Middelhavet, destinerede til forskjellige havne ved Sortehavet.

Paa tilbageveien anløb kun to af disse skibe havnen.

For disse 49 skibe dr. 61 451 reg.-tons har generalkonsulatet udstedt 49 sundhedspas og 93 firmaner samt foretaget 3 paa- og afmønstringer.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 73.34, ved vicekonsulsstationerne kr. 139.70; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 69.85. Ialt tilfaldt konsulskassen kr. 143.19.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 450.50, i svenske sager kr. 160.50.

Af svenske skibe ankom der til Konstantinopel 13 dr. 23 856 reg.-tons. Disse fartøier har ligeledes anløbet havnen kun for at erholde sundhedspas og firmaner. Af disse fartøier kom:

---

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

1	fra	Cardiff	med kul,	destineret til	Odessa,
1	„	Barry via Genua	med kul,	— „	Eupatória,
1	„	Burgas	med korn,	— „	Antwerpen og
10	„	Middelhavet	i ballast,	destinerede „	Sortehavet.

Saavel den norske som den svenske skibsfart paa Konstantinopel eller rettere sagt Sortehavet er saaledes i aaret 1901 øget betydelig.

Delvis er dette begrundet i det forhold, at en hel del skibe allerede i aaret 1900 havde afsluttet gode fragter for de første maaneder af aaret.

Disse fragter var ligefrem glimrende i forhold til, hvad der betaltes senere paa aaret, da fragterne gik ned saa betydelig, at enhver reise endogsaa maa antages at have bragt rederierne tab.

Der betaltes saaledes under aarets sidste maaneder 5 à 6 shillings for kul til Middelhavet og 8 à 9 shillings for hjemfragt fra Sulina. Fra Odessa og Nicolaieff til England betaltes der 8 shillings 6 pence à 9 shillings og fra Poti 9 à 10 shillings.

Desværre er der ikke megen udsigt til, at fragterne i den nærmeste tid skal blive bedre, og det er derfor ikke sandsynligt, at vor skibsfart paa Sortehavet skal vedblive at øges.

I det hele maa vel øgningen i 1901 antages at have været af mere tilfældig og overgaaende natur.

De forenede rigers skibsfart paa Konstantinopel de sidste 5 aar fremgaar nærmere af følgende zifre:

	Norske skibe.		Svenske skibe.	
Aar.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1897	55	67 239	1	1 325
1898	43	45 935	6	8 796
1899	30	41 108	17	17 275
1900	31	37 632	3	5 613
1901	49	61 451	13	23 856

I overveiende antal har disse fartøier kun anløbet havnen for at erholde nødvendigt sundhedspas samt firmaner for reisen til Sortehavet. Losset eller ladet i Konstantinopel de sidste 5 aar har kun faa fartøier, nemlig i aaret

1897	norske	1	og svenske	0
1898	„	5	„	2
1899	„	8	„	5
1900	„	4	„	0
1901	„	1	„	0

De forenede rigers skibsfart paa Konstantinopel i aaret 1901 opgik saaledes til 62 dampskibe dr. 85 307 reg.-tons samt paa hele det tyrkiske rige (Bulgarien, men ikke Ægypten iberegnet) 142 dampskibe dr. 174 621 reg.-tons.

Samtlige landes skibsfart paa Konstantinopel i aaret 1901 stiller sig som følger:

1.	Tyrkiet . . .	25 331	fartøier	dr.	930 678	reg.-tons
2.	England . .	2 758	„	-	4 343 874	—
3.	Grækenland .	2 257	„	-	1 535 747	—
4.	Rusland . . .	864	„	-	983 518	—
5.	Østerr.-Ungarn	602	„	-	761 186	—
6.	Frankrige . .	430	„	-	440 735	—
7.	Tyskland . .	205	„	-	278 670	—
8.	Rumænien . .	157	„	-	141 156	—
9.	Bulgarien . .	111	„	-	49 311	—
10.	Belgien . . .	92	„	-	143 167	—
11.	Samos . . .	68	„	-	3 012	—
12.	Holland . . .	56	„	-	57 558	—
13.	Norge . .	49	„	-	61 451	—
14.	Spanien . . .	36	„	-	61 979	—
15.	Danmark .	35	„	-	50 930	—
16.	Sverige . . .	13	„	-	23 856	—
	Sum	33 064	fartøier	dr.	9 866 828	reg.-tons

Flertallet af skibe har anløbet havnen kun for at erholde sundhedspas og firmaner, hvorfor altsaa statistiken ikke giver noget korrekt begreb om den virkelige skibsfart paa denne havn, hvor kun faa af de anførte skibe har losset eller lastet.

Til denne sidste kategori henhører dog alle skibe under tyrkisk flag samt størsteparten af de rumænske og bulgariske fartøier, hvorimod de øvrige skibe i regelen har opereret her, kun forsaavidt de kan henregnes til de russiske, franske, østerrigske, italienske og tyske direkte linjer, der regelmæssig har sin rute paa Konstantinopel. Endvidere har en del af de engelske skibe losset kul her i havnen.

Alle skibe, der passerer Dardanellerne og Bosporus, *maa* anløbe Konstantinopel, selv hvis de er destinerede til Rusland, Bulgarien eller Rumænien.

Ifølge international overenskomst er nemlig den tyrkiske regjering berettiget til at lukke Dardanellerne for krigsskibe, men ikke for handelsskibe. For at kunne kontrollere, at denne overenskomst overholdes, kan intet skib, saaledes heller ikke handelskibe, passere Dardanellerne uden firman (en i sultanens navn udstedt skriftlig befaling til vedkommende authoriteter om at lade skibet frit passere Dardanellerne og Bosporus), hvilken firman skal opvises i Cavak og i Dardanellerne.

Disse firmaner skal egentlig udstedes i Dardanellerne, men for at lette skibsfarten tillades fra Middelhavet kommende skibe at passere Dardanellerne for i Konstantinopel at forsyne sig med firmaner og der at opfylde alle øvrige saavel for- op- som for nedreisen nødvendige formaliteter. Endvidere gives der lettelser for skibsfarten ved, at skibe fra Middelhavet, destinerede til Sortehavet, tillades paa opreisen i Konstantinopel at betale alle afgifter og opfylde alle formaliteter paa én gang, baade for opreisen til Sortehavet og for tilbagereisen derfra tilbage til Middelhavet, saaledes at skibene paa nedreisen til Middelhavet i almindelighed ikke anløber Konstantinopel. Da formaliteterne er mange og kræver lang tid, er der endelig til lettelse af skibsfarten vedtaget den praxis, at skibene klareres før ankomsten hertil paa telegrafisk anmodning af kapteinen fra Dardanellerne.

**

Grundet paa dette til kapteinens agent her i havnen adresserede telegram udsteder skibets konsul sundhedspas samt tvende til havneprefekten stilede andragender om firmaner. Disse sidste forsynes for dette konsulats vedkommende med stempel til 2 kr., sundhedspasset derimod med stempel til 5 kr. Ethvert skib fra Middelhavet til Sortehavet, der ikke opererer i Konstantinopel, erlægger saaledes til generalkonsulatet 9 kroner i expeditionsgebyr. Skibets agent lader det saaledes udstedte sundhedspas visere af konsulen for det land, hvorhen fartøiet er destineret, og betaler de dermed forbundne udgifter. Generalkonsulatets skriftlige og med alle detaljer om skibet forsynede franske andragende om firmaner indleveres af agenten i havneprefekturet, som derpaa udsteder de forlangte firmaner, en for op- og en for nedreisen, mod en afgift af 25 sølvpiaster for hver firman. Denne afgift indbetales af agenten til generalkonsulatet, som ved slutningen af hver maaned til havneprefekten mod kvitteret regning betaler de i maanedens løb forlangte og udstedte firmaner. Agenten anskaffer endvidere sundhedspas fra sanitetskontoret samt betaler praktika, fyr-, rednings- og ankringsafgifter.

Ved skibets ankomst hertil, 12 timer efter det fra Dardanellerne expederede telegrams ankomst, er alle disse formaliteter for en stor del allerede udførte af agenten, saaledes at kapteinen kun behøver at forevise skibspapirerne paa praktikakontoret. Følgen heraf er, at skibet et par timer efter ankomsten er klart til at afseile til Sortehavet. Hvis derimod alle disse formaliteter skulde udføres efter fartøiets ankomst her til havnen, vilde skibet tabe en hel dag.

I regelen benytter kapteinerne sig af lods gjennem Bosporus, men dette er ganske frivilligt, ligesom da ogsaa lodserne er private folk, da lodsvæsen ikke findes. Afgiften for at lodse et fartøi ud eller ind gjennem Bosporus er £ 1. 10. 0 for hvert skib. Agenternes honorar er 2 à 3 pund sterling pr. skib, hvilket i betragtning af, at klareringen er forenet med mange formaliteter, ikke kan ansees som dyrt.

Der gives ogsaa agenter, der klarerer et skib for et pund, men de er i regelen ikke kvalificerede og mangler rutine, specielt i tilfælde af noget usedvanligt, f. ex. døds- eller ulykkestilfælder ombord, ikke at tale om kollisioner, ved hvilke leiligheder de kan foranledige tids- og andet tab for skibet. Selv ballastede skibe kræver energiske og dygtige agenter, der ved personlige forbindelser, rutine og kjendskab til forholdene kan være kapteiner og redere til stort gavn.

I den senere tid har en mængde tvilsomme personer etableret sig som skibsagenter og ved prisbillighed søgt at konkurrere med de gamle, anseede firmaer, men desværre mangler de alle for en agent nødvendige betingelser. Generalkonsulatet tror derfor at burde tilraade redere og kapteiner ikke at opgive gamle forbindelser og for at spare et eller to pund at henvende sig til tvilsomme personer.

Forholdene her er saa vidt forskjellige fra reglerne for klarering i andre lande, og til agenten stilles her saa store krav, at det ligefrem er et hazardspil at indlade sig med den slags folk, der i mangel af rutine og kjendskab til forhold og personer hyppig nok skaffer baade skibet og konsulatet vanskeligheder.

Generalkonsulatets raad er derfor: Overgiv aldrig gamle, solide agenter, der ved erfaring og indsigter kan være skibet til uvurderligt gavn!

Efter saaledes at have meddelt de formaliteter, skipper og agenter har at

opfylde, turde det være af interesse ligeledes at oplyse om, hvilke afgifter der i Konstantinopel skal erlægges af ballastede eller ladede skibe, der **ikke** opererer, for reisen fra Middelhavet til Sortehavet og tilbage til Middelhavet.

Disse afgifter er følgende, nemlig:

1. Konsulatafgifter: For 1 sundhedspas à kr. 5 = sølvpiaster 35 og
(tilfalder konsulskassen) „ 2 andragender om firmaner à kr. 4 . . . . = — 28

sølvpiaster 63

2. Viseringsafgifter for sundhedspasset af den russiske konsul . . . . . — 100
(den rumænske konsuls og den bulgariske agents takst er noget lavere).

3. Havneprefektafgifter: For 2 firmaner à 25 sølvpiastre = — 50
(tilfalder prefekten) Ankringsafgifter . . . . . — 6

sølvpiaster 56

4. Praktikaafgifter: (tilfalder sundhedsraadet). For de første 500 reg.-tons af fartøiets drægtighed . . 20 paras pr. reg.-t.
For de næste 500 reg.-tons af fartøiets drægtighed . . 12 — „ —
For de øvrige reg.-tons af fartøiets drægtighed . . . 8 — „ —

5. Fyrafgifter: (tilfalder fyrselskabet). For de første 800 reg.-tons af fartøiets drægtighed . . . . 60 — „ —
For de øvrige reg.-tons af fartøiets drægtighed . . . . . 30 — „ —

6. Redningsafgifter: 15 paras pr. reg.-ton.
(tilfalder det internationale redningsselskab).

7. Agenthonorar: omtrent 324 sølvpiaster pr. skib, og
(tilfalder agenten).

8. Lodsafgifter: gjennem Bosporus 180 sølvpiaster og
(tilfalder lodsen). ud eller ind af havnen 540 sølvpiaster (kun ved operation).

De under 1, 2, 3 og 6 anførte afgifter erlægges kun i Konstantinopel, men ikke i de øvrige tyrkiske havne.

De under 4 anførte praktikaafgifter er de samme i alle tyrkiske havne, hvorimod de under 5 anførte fyrafgifter i andre havne samt for skibe mellem de forskjellige tyrkiske havne er lavere (omtrent 20 paras for de første 800 reg.-tons og siden 10 paras pr. reg.-ton).

For skibe, som losser eller lader, kommer desuden, foruden konsulatafgift, følgende tillægstakster til, nemlig:

Bøieafgifter: For de første 800 reg.-tons 4 paras pr. reg.-ton og
„ - øvrige — 2 „ - —

Fyrafgifter: For de første 800 tons 10 paras pr. reg.-ton;
„ - øvrige „ 5 — „ —

Losseomkostninger: For stykgods 1 sh. og for kul 10 pence + kurve og Leie af lægtere dr. 35 á 40 tons, 50 à 60 sølvpiaster pr. dag.

Hvis skibet losser eller lader ved kaien, bortfalder bøieafgifterne samt leien for lægtere, men istedet kommer

Kaiafgift til med 1 franc pr. ton for de første 8 dage og derefter fr. 1.10, samt desuden afgift for de udlossede eller indladede varer ifølge speciel takst. Udgifterne for skibets ind- og udbugsering er iberegnet i denne takst.

Med ledning heraf er det let nok for rederne at beregne udgifterne her.

Som exempel herpaa tillader generalkonsulatet sig at oplyse, at et fra Middelhavet kommende, ikke opererende skib for reisen fra Middelhavet til Sortehavet samt derfra tilbage til Middelhavet erlægger for disse reiser paa opreisen i Konstantinopel, hvis dets drægtighed er 1 000 reg.-tons, følgende afgifter og beløb, nemlig:

1.	Konsulatafgift for sundhedspas og andragende om firmaner	sølvpiaster	63
2.	Do. til russisk konsul for visa . . .	—	100
3.	Havneprefekten for firmaner og ankring . . .	—	56
4.	Praktikaafgifter: 400 sølvpiaster + samme afgift for tilbagereisen	—	800
5.	Fyrafgifter: 1 350 sølvpiaster + samme afgift for tilbagereisen	—	2 700
6.	Redningsafgifter	—	375
7.	Agenthonorar for klareringen	—	324
8.	Lodsafgift op Bosporus 180 piaster og 180 piaster ned Bosporus	—	360
		tilsammen sølvpiaster	4 778

eller omtrent kr. 730.93.

Hvis et sligt fartøi desuden losser eller lader, kommer tillægstakster ifølge ovennævnte opgave til.

Til bedre forstaaelse af ovenstaaende tror generalkonsulatet at burde meddele nogle oplysninger om det tyrkiske pengevæsen og pengekurs.

Der gives i Tyrkiet baade guld- og sølvkurs. Ved transaktioner med udlandet, banker og fremmede authoriteter dreier det sig altid om guldkurs, hvorimod sølvkursen er dominerende i handel og vandel i Tyrkiet og er meget varierende i de forskjellige provinser og byer.

Det tyrkiske pund (lira) har 100 guldpiaster, og 110 guldpiaster modsvarer et pund sterling eller kr. 18.16.

Der er ingen forskjel mellem guld og papir, men kun mellem guld og sølv. For et tyrkisk pund, der i bankerne efter guldkurs beregnes til 100 piaster, faar man saaledes 108 sølvpiaster hos kjøbmanden. Enhver guld- eller sølvpiaster har 40 paras.

Hvis en indbetaling skal gjøres i sølv, kan man ikke uden tab give guldpenge, idet pundet da kun beregnes til $107\frac{1}{2}$ sølvpiaster. Den manglende halve piaster er vekslerhonorar.

Da der er stor mangel paa smaapenge, maa man nemlig stadig veksle og

betale for vekslingen. Hvis man i en forretning kjøber f. ex. for en eller to piaster og giver et pund, foretrækker kjøbmanden heller at give varen gratis end at veksle et pund. Paa denne maade bliver man nødt til at gaa hen til en af de mange pengevekslere, der har forretninger omtrent paa hvert gadehjørne, for at veksle pundet i sølv mod en afgift af $^1/_2$ piaster.

Fra tid til anden bliver der præget en masse smaamynt, men pengevekslerne, der danner et organiseret forbund, som er henvist til at leve paa mangelen af smaapenge, indkjøber straks de nyprægede smaamynter, som saaledes kun mod extra afgift kommer til at cirkulere blandt folket.

Det internationale sundhedsraad oppebærer og forvalter de ovenfor nævnte praktikaafgifter, som udelukkende tjener til underhold af sanitetsvæsenet og til aflønning af sanitetspersonalet i Tyrkiet. Sanitetskontorernes og lazaretternes oprettelse og underhold skal derimod bekostes af den tyrkiske regjering.

Sundhedsraadet konstitueredes ifølge overenskomst mellem Tyrkiet og magterne den 27de mai 1840. Med undtagelse af Danmark, Portugal, Rumænien, Montenegro og Bulgarien er alle europæiske lande tilligemed Amerika og Persien repræsenteret ved en delegeret, der sammen med Tyrkiets 8 delegerede forvalter det maritime karantænevæsen i Tyrkiet. Den fungerende tyrkiske udenrigsminister er altid sundhedsraadets formand, og desuden udsees blandt de tyrkiske delegerede viceformand, generalinspektør, inspektør, generalsekretær og overkasserer. Alle de tyrkiske delegerede lønnes af sanitetskassen; de fremmede delegerede derimod af sine resp. regjeringer.

Sundhedsraadet, der saaledes udgjøres af 8 tyrkiske og 13 fremmede delegerede, fatter beslutning ved enkel afstemning og er ganske uafhængigt af den tyrkiske regjering. Sundhedsraadet udnævner, lønner, ind- og afsætter sanitetspersonalet, dikterer og ophæver karantæne samt oppebærer og forvalter praktika- og karantæneafgifterne. For at sikre sundhedsraadet denne uafhængighed har man sørget for at faa dets fonds i europæiske hænder, og er disse for størsteparten deponerede i Bank of England.

Da fondene for tiden opgaar til en halv million kroner, er man sterkt betænkt paa at reducere praktikaafgifterne.

Fyrvæsenet, som oppebærer de ovennævnte fyrafgifter, er i hænderne paa et fransk selskab, som med Tyrkiets og magternes tilladelse har anlagt fyrene og selvstændig forvalter fyrvæsenet. Ogsaa dette selskab er uafhængigt af den tyrkiske regjering, som kun er berettiget til at fordre visse procenter af afgifterne.

Kaien er ligeledes et fransk foretagende. Den er kun af ringe betydning for navigationen. Grunden hertil er for en del at søge i de høie afgifter, der foranlediger en stor del af skibene til fremdeles at losse eller lade paa reden ved hjælp af lægtere, men fremfor alt i det forhold, at kaien er saa kort, at kun en halv snes skibe samtidig faar plads. Kaien strækker sig nemlig kun fra Seraljepynten, resp. Tophané til den første bro, og i betragtning af, at foretagendet er en daarlig forretning, er der kun liden udsigt til, at kaianlægget kommer til at udstrækkes til den anden bro paa begge sider af det gyldne horn.

Redningsvæsenet, der erholder 15 paras pr. reg.-ton af hvert skib, som passerer Bosporus paa reise til Sortehavet, er forsaavidt af en aldeles

speciel interesse, som initiativet til dette foretagende er taget af en nordmand, nemlig daværende konsulatsekretær i Konstantinopel, nuværende generalkonsul Bødtker i Hamburg. De mange skibsulykker i Sortehavet ved indløbet til Bosporus bragte ham paa den idé at anlægge fyrskibe og redningsstationer paa begge sider af Bosporus' munding, og efter at have undersøgt forholdene paa stedet samt meddelt idéen til det engelske konsulat, blev der efter en skriftveksling mellem den tyrkiske regjering og de fremmede missioner i Konstantinopel besluttet, at disse redningsstationer skulde anlægges.

Redningsvæsenet, der er ganske uafhængigt af den tyrkiske regjering, har for tiden flere stationer i Sortehavet saavel paa den europæiske som paa den asiatiske kyst. Foretagendets betydning og velsignelsesrige virksomhed for navigationen fremgaar bedst deraf, at siden aaret 1870 er der reddet 667 skibe og 4 024 menneskeliv.

Den almindelige sundhedstilstand.

Siden et par aar tilbage er der paa forskjellige steder i Tyrkiet fra tid til anden blevet konstateret sporadiske tilfælde af byldepest af meget mild og overgaaende art. Saaledes har ogsaa Konstantinopel i aaret 1901 to forskjellige gange været smittet af byldepest. Faren ligger ikke saa meget i sygdommens smitteevne, der langt overtræffes af tyfus, men i dens følger for handel og skibsfart og det ved karantæneforanstaltningerne foraarsagede økonomiske tab. Dette afspærringssystem fra nabolandenes side samt den lokale karantæne har ikke staaet i noget rimeligt forhold til sygdommen og har været nær ved at fremkalde en økonomisk ruin, samt almindelig stagnation i handel og industri.

Handel og industri.

Den tyrkiske handelsstatistik er altid mere eller mindre unøiagtig, hvilket delvis har sin grund i det forhold, at produktions- eller importlandet betegnes efter flaget paa det skib, som udlosser eller indlader varen. For lande, som i lighed med de forenede riger ikke har direkte dampskibslinjer paa Tyrkiet, men hidsender varer med engelske og tyske skibe, bliver en saaledes opstillet handelsstatistik selvfølgelig i høi grad misvisende og urigtig. For de forenede rigers vedkommende bliver statistiken end mere unøiagtig, da der ikke skilles mellem norske og svenske varer. Generalkonsulatet har imidlertid søgt at skaffe sig saa exakte zifre som muligt ved bl. a. at konsulere handelskamrenes opgaver, og, efter saaledes at have korrigeret zifrene, turde efterfølgende statistik over Tyrkiets handelsforbindelser med fremmede lande i aaret 1901 kunne ansees at være nogenlunde korrekt.

Landets navn:	Importeret til Tyrkiet for piaster.	Øgning eller mindskning.	Exporteret fra Tyrkiet for piaster.	Øgning eller mindskning.
Amerika . .	2 436 472	÷ 378	28 922 110	+ 9 270
Belgien . .	49 357 467	+ 5 311	22 903 444	+ 1 206
Bulgarien . .	67 267 667	÷ 5 901	36 928 001	÷ 4 301
Overføres	119 061 606	11 590	88 753 555	14 777

Landets navn:	Importeret til Tyrkiet for piaster.	Øgning eller mindskning.	Exporteret fra Tyrkiet for piaster.	Øgning eller mindskning.
Overført	119 061 606	11 590	88 753 555	14 777
Danmark . .	7 060	+ 1 500	146 555	+ 27 400
Ægypten . .	64 917 331	÷ 16 761	—	÷ 69 801
England . .	856 773 884	+ 16 102	631 315 888	÷ 19 998
Frankrige .	210 093 959	+ 37 899	460 664 556	+ 28 301
Grækenland .	39 301 987	÷ 19 200	32 930 222	÷ 11 350
Holland . .	17 504 111	+ 39 206	37 461 777	+ 39 900
Italien . .	69 882 917	+ 969 200	46 916 331	+ 41 802
Japan . . .	2 686 486	+ 106 900	—	÷ 3 909
Montenegro .	850 749	÷ 1 906	242 763	÷ 2 030
Persien . .	58 171 793	+ 51 100	2 503 026	+ 1 498
Rumænien .	67 553 917	+ 40 901	22 093 444	÷ 2 680
Rusland . .	175 229 958	+ 861 306	38 277 222	+ 25 010
Samos . . .	28 888	÷ 501	—	÷ 607
Serbien . .	5 429 723	+ 31 302	2 799 000	+ 21 203
Norge og Sverige . .	5 013 500	+ 49 890	23 900	+ 5 361
Tunis . . .	2 249 708	÷ 1 201	3 347	+ 1 011
Tyskland . .	149 914 263	+ 999 871	36 964 443	+ 760 101
Østerrige-Ungarn . .	420 299 082	+ 306 201	149 677 776	+ 701 309
Sum	2 264 970 922	—	1 550 773 805	—
eller kroner	373 927 264.11	—	256 018 676.50	—

Som heraf vil sees er Tysklands export paa Tyrkiet øget betydelig ligesom ogsaa Ruslands, Østerrige-Ungarns og Japans, hovedsagelig paa Englands bekostning.

Tyrkiets hovedsagelige exportartikler er korn, vin, tepper, tobak og sydfrugter.

Tepper udførtes i' aarets løb for 31 393 697 piaster, eller omtrent 5 182 813 kroner, men saa er ogsaa teppefabrikationen landets eneste industri.

Vinhøsten var ikke særdeles rig og opgik til 117 903 124 kg., hvoraf størsteparten konsumeredes i landet. Kun 20 317 000 kg. exporteredes til Europa, hovedsagelig til Frankrige, hvor vinen præpareres og exporteres til andre lande som Bordeauxvin.

Sydfrugterne finder vanskelig afsætning, beroende paa primitiv behandling og forpakning, og er langtfra ikke den indkomstkilde, de burde være. Afkastningen er nemlig særdeles rig, og hvis behandling, forpakning og kommunikationer kunde muliggjøre frugternes befordring til Europa i ubeskadiget stand, vilde dette være af stor og gjennemgribende betydning for handelen.

Tobaksavlingen alene i det europæiske Tyrki tillod en export for 31 millioner francs, men derimod foreligger endnu ingen opgave over den langt betydeligere asiatiske tobakshøst.

Kornexporten opgik, skjønt høsten i aaret 1901 ikke var særdeles glimrende, til 107 133 435 piaster eller omtrent 1 268 690 kroner. Kornexporten vil efter al sandsynlighed tiltage sterkt, især naar Bagdadjernbanen bliver færdigbygget; Tyrkiet vil da blive en farlig konkurrent for Sydamerika, Sydrusland og Rumænien.

Et herligt klimat, god jord, fortrinlige kommunikationer og billige arbeidskræfter er de bedste garantier herfor.

Tyrkiets import af saadanne industriprodukter, som er af interesse for de forenede rigers export, opgik i aaret 1901 til følgende kvantiteter og beløb, nemlig:

Spiger, søm og skruer 7 749 537 kg. og 45 465 pakker	for	11 907 555	piaster,
Fyrstikker 18 508 kg. og 12 811 491 snes	„	10 888 486	„
Øl 1 011 582 kg. og 89 324 snes	„	5 544 986	„
Trælast 157 kg. og 8 964 709 stykker	„	33 063 695	„
Do. arbeidede 318 kg. og 421 719 stykker	„	187 500	„
Alkohol og spiritus 275 304 kg. og 28 690 snes	„	3 918 542	„
Frugtkasser (og andre kasser) 135 096 snes og 82 431 stykker	„	1 043 719	„
Lys 1 085 577 kg., 45 924 kasser og 5 878 pakker	„	7 202 681	„
Lak 85 021 kg. og 1 612 kasser	„	503 189	„
Tauge 1 946 443 kg. og 107 179 stykker	„	5 753 945	„
Bomuldstøier 8 515 188 meter, 332 484 kg. og 90 369 stykker	„	25 248 892	„
Dameklædestoffe 14 735 457 meter	„	56 314 597	„
Andre do. 880 749 meter	„	20 349 320	„
For 2 092 614 meter og 16 419 stykker	„	8 712 306	„
Jern 30 675 922 kg., 26 406 kasser og 4 705 stykker	„	27 058 642	„
Bomuldsgarn 9 604 974 kg.	„	90 029 674	„
Uldgarn 124 447 kg. og 1 108 pakker	„	3 374 991	„
Flaneller 862 947 meter	„	3 149 472	„
Is	„	1 137 986	„
Tran 81 086 kg. og 1 631 snes	„	489 016	„
Jernsenge 14 793 stykker	„	2 068 431	„
Maskiner 14 690 par	„	5 744 209	„
Gjenstande af jern	„	14 703 420	„
Møbler 29 186 stykker, 3 151 kasser og 4 432 pakker	„	2 784 988	„
Papir (diverse)	„	19 863 750	„
Cigaretpapir	„	10 950 403	„
Kakkelovne 9 296 stykker og 31 097 kg.	„	728 153	„
Fisk (røget og saltet) 1 813 617 kg., 29 867 kasser og 15 093 pakker	„	5 108 092	„
Sække og sækkestrie 10 297 176 stykker og 53 960 kg.	„	25 183 811	„
Laase 217 331 snes	„	2 341 417	„
Seildug (ordinær)	„	3 879 160	„
Do. (amerikansk) og pressening	„	138 041 667	„
Do. (impregneret)	„	2 725 151	„
Tønder og tomme fade 86 174 stykker	„	3 050 100	„
Metalvarer 2 324 kasser og 159 snes	„	2 900 828	„

Af disse artikler importeres jern, trævarer, fyrstikker, tran, fiskevarer og konserver delvis fra de forenede riger, men af allerede anførte grunde er det umuligt nøiagtig at erfare kvantitet og værdi. Sikkert er det imidlertid, at vor export paa Tyrkiet er betydelig større end angivet i statistiken. Allerede jernimporten fra Sverige alene opgaar til omtrent det i statistiken opgivne beløb.

Om saaledes vor export paa Tyrkiet langsomt tiltager, er det nærmest at anse som en følge af, at specielt vore jernhuse i de senere aar har ladet sig repræsentere ved mere eller mindre dygtige agenter, der har oparbeidet markedet.

Det er nemlig en kjendsgjerning, at direkte salg uden mellemhaand er vanskeligt og forenet med stor resiko, samt at hovedbetingelsen for export hertil er at finde solide, dygtige og energiske agenter, der kjender til folk, sprog og forhold. I det hele taget maa en agent her være i besiddelse af helt andre kvalifikationer end i Europa, da han jo formidler Tyrkiets hele import og export. Han maa saaledes have gode merkantile indsigter, god kredit og anseelse, store sprogkundskaber, indgaaende kjendskab til forholdene og forretningsmændene samt helst ikke være tyrkisk undersaat.

Ihvorvel der saaledes stilles ualmindelig store fordringer til agenten, der her modsvarer vor grossererstand, er der ingen vanskelighed i at finde personer, der besidder disse kvalifikationer, og paalidelige agenter kan altid opgives af banken eller generalkonsulatet.

Med undtagelse af vore store jern- og trælasthuse forsøger vore andre exportører i regelen at sælge direkte eller ogsaa ved usolide agenter, og det er blot undtagelsesvis, at de gjør sig den uleilighed i forveien at forespørge om agentens, resp. kjøberens soliditet. Det er i regelen først, efterat de er blevet narrede, at de henvender sig til generalkonsulatet for om muligt helt eller delvis at opnaa betaling for den for varen udstedte og af banken allerede protesterede veksel. I ni tilfælde af ti viser det sig da, at agenten — kjøberen — har optraadt under falsk navn og slet ikke existerer, eller at det er en skriver i en eller anden forvaltningsgren, der neppe har tag over hovedet, eller ogsaa, at det er en af de her særdeles talrige eventyrere, der ligefrem lever paa bedragerier. Varen er i regelen solgt allerede paa toldboden, og konnossementet transporteret til kjøberen, saaledes at intet kan faaes.

Vore fabrikanter og exportører er meget tilbøielige til at lade sig imponere af vedkommende kjøbers eller agents sikre optræden samt den paa hans brevpapir trykte brammende etikette, der betegner ham som repræsentant for f. ex. „Rothschields Söhne“ og refererer til „Bank of England“ o. s. v. Det er selvfølgeligt, at baade Rothschield og Bank of England ignorerer fyrens existence, men det imponerer exportøren, som med gammeldags ærlighed sjelden betviler opgavens rigtighed og endnu sjeldnere gjør sig den uleilighed at benytte sig af den angivne reference til Bank of England for at forespørge om agenten (kjøberen). Nogle gange indtræffer det dog, især hvis det dreier sig om store beløb, at exportøren i sidste øieblik kommer paa bedre tanker og sender konossementerne til generalkonsulatet for at udleveres til vedkommende agent eller kjøber, „hvis denne er solid.“ Derved lykkes det af og til at undgaa tab og afsløre bedragere.

Det har imidlertid indtruffet, at exportøren, efterat generalkonsulatet, grundet paa at varens modtager var uærlig og usolid, har nægtet at udlevere

konossementerne uden garanti, har ladet sig imponere af agentens resp. kjøberens telegrafiske skrøner og har anmodet generalkonsulatet om at udlevere papirerne. Da imidlertid generalkonsulatet har været paa det rene med, at agenten var en bedrager, har man maattet redde exportøren for tab mod hans egen vilje ved at lade paalidelig person sælge varen og remittere pengene.

Generalkonsulatet skal derfor faa lov til indtrængende at opfordre exportører til ikke at forlade sig paa folk eller indgaa i forretningsforbindelser med nogen person her uden i forveien at have forespurgt sig om vedkommende enten hos generalkonsulatet eller i Crédit Lyonnais, og disse forespørgsler bør helst fornyes en gang om aaret.

Den solide og ærlige agent, i hvis interesse det er, at bedragerske kolleger afsløres, kan ikke tage en saadan forespørgsel ilde op.

Hvis man følger dette raad, vil tab kunne undgaaes — tab som hidtil har foranlediget en hel del af vore exportører til at trække sig tilbage fra det tyrkiske marked med den erklæring, at „man i Tyrkiet kun bliver bedragen".

Hvis exportøren i Tyrkiet bliver udsat for større bedragerier end i andre lande, er dette hans egen feil.

Valget af agent er saaledes en meget vigtig sag, thi deraf afhænger i høi grad fremgangen paa det tyrkiske marked.

En anden meget væsentlig betingelse herfor er lang kredit og taalmodighed; thi befolkningen her i landet er vant til, at selv authoriteterne ved skatternes indkassering viser overbærenhed og ikke alt for meget presserer betalingen. Endvidere er at mærke, at prisbilligheden spiller en langt større rolle end kvaliteten, og at sekunda vare saaledes er mest passende til afsætning her i landet.

Endelig er det en nødvendighed, at fabrikerne mere end hidtil respekterer befolkningens smag og vaner. Man er her i landet usedvanlig konservativ og ændrer nødig varer og anskuelser. Dette maa fabrikerne regne med.

Det er absolut falsk at bilde sig ind, at man kan gjøre befolkningen mere praktisk og bibringe den fornuftigere anskuelser betræffende maskiner og andre gjenstande.

Hvis fabrikerne der hjemme alvorlig ønsker at finde et marked i Tyrkiet, maa produkterne uføres efter herfra indforskrevne modeller.

Det er forbausende, hvor vore fabriker er uvillige hertil!

Man skulde næsten kunne tro, at de havde til opgave at kultivere Tyrkernes smag istedet for at tjene penge. Saaledes havde forfatteren heraf ved et besøg i Sverige forrige sommer anmodet nogle ham bekjendte fabrikeiere og personlige venner om at sende vareprøver hertil, hvilket de ogsaa gjorde. Det viste sig imidlertid, at disse ikke konvenerede befolkningen. Man sendte derfor fabrikeierne modeller og prøver af det her brugelige fabrikat, idet man tilføiede, at om varen kunde udføres i overensstemmelse med prøverne, vilde stor afsætning kunde paaregnes. Resultatet heraf var, at den ene til svar gav en høist lærerig forklaring over det svenske fabrikats fortrinlige egenskaber; den anden meddelte, at han fandt det under sin værdighed at tilvirke en „saadan humbugvare;" den tredje beklagede ikke at kunne forandre sin fabrik, og den fjerde — har endnu ikke svaret.

Som heraf vil sees, er det ingen let sag at virke for afsætning af vore produkter i udlandet, og det er vanskeligt at sige, hvilket er værst: at finde kjøbere i udlandet eller praktiske fabrikanter og sælgere derhjemme. De mere solide agenter klager da ogsaa stadig over vore fabrikers og exportørers utilbøielighed til at tage hensyn til herværende lokale forhold og foretrækker at arbeide for tyskerne, der ikke forlanger bedre og ikke ønsker noget andet end at tjene penge, selv om dette sker paa smagens bekostning. Den tyske fabrikant disputerer aldrig med sine kunder om smagsager, men laver varen akkurat saadan, som kjøberen vil have den — ligemeget om det er smagfuldt eller smagløst, praktisk eller upraktisk.

Der gives endogsaa i Tyskland fabriker, specielt indrettede for billige varer, fabrikerede efter tyrkiske modeller, og det er paa denne maade, at Tyskland har kunnet beseire England paa det tyrkiske marked.

Selvfølgelig kan der ikke blive tale om at gjøre noget sligt hos os, men derimod er det vanskeligt at indse, hvad som skulde hindre os fra at tage mere hensyn til befolkningens smag, hidsende sekunda vare, ansætte flere solide agenter samt rette os mere efter landets og stedets skik og brug. Det vilde desuden være meget vundet ved, at fabrikanter og exportører i de forenede riger ikke alene læser, men ogsaa tager til hjertet de raad og fingerpeg, som i de aarlige beretninger gives dem af konsuler, exportagenter, stipendiater og andre med forholdene godt kjendte personer.

Saalænge vore fabrikeiere og exportører undlader at gjøre sig disse oplysninger tilgode og at rette sig efter dem, møder det altid vanskeligheder at finde nye markeder, selv om konsulerne har faaet en nok saa god merkantil uddannelse og indsigt, og selv om agenterne er nok saa dygtige og energiske.

En forandring til det bedre maa begynde ikke med agenten eller konsulen, men med fabrikanten og exportøren derhjemme. Det er hjemme og ikke i udlandet, at feilen ligger!

I forening hermed tror generalkonsulatet at burde fremhæve, at indførselsforbud foreligger mod telefoner, dynamoer og alle andre elektriske maskiner, explosive oljer, bomolje, revolvere og krigsvaaben samt for sundheden skadelige fødevarer, saasom margarin blandet med bomolje o. s. v. Tryksager gjennemgaar streng censur. Desuden forbydes fra tid til anden en mængde andre varer, som man dog efter visse formaliteter kan opnaa at faa sendt tilbage til afsenderen.

Medikamenter, droger og fødevarer, som forbydes, kan varemodtageren for en pris af omtrent 17 kroner faa analyseret af det medicinske fakultet. Hvis fakultetet erklærer varen skadelig for sundheden, er pengene tabte; i modsat fald faaes de tilbage, og varen udleveres straks af toldboden, som selv maa bekoste analysen.

Monopol findes paa krudt, salt og tobak. Siden længere tid arbeider man fra tyrkisk side paa at faa istand monopol ogsaa paa fyrstikker, cigaretpapir, petroleum og alkohol, hvilket synes at være forudseet i de nye handelstraktater.

Indførselstolden er 8 pct. ad valorem og

Udførselstolden 1 pct. —

Denne for exporten paa Tyrkiet særdeles fordelagtige toldsats har den

tyrkiske regjering længe arbeidet paa at faa forhøiet, og i den med stormagterne omforenede nye toldtarif, der fastsætter forskjellige toldsatser for forskjellige varer, er indførselstolden gjennemsnitlig blevet forhøiet til 12 à 14 pct. Indtil videre har man imidlertid ikke kunnet enes om selve traktaten.

Oprindelsesbeviser kræves for de fleste varer, og skal dette bevis være viseret af vedkommende tyrkiske konsul. Findes ikke tyrkisk konsul paa produktions- eller skibningsstedet, skal beviset legaliseres af de lokale authoriteter.

Fabrikdrift og industri er fremdeles uden al betydning. Kun et par anlæg, i hvilke regjeringen er mere eller mindre interesseret, arbeider med fordel, medens de faa øvrige industrielle anlæg er udsatte for praierier og chikaner, der snart sagt tvinger dem til at indstille alt arbeide. Tyrkiets af 20 à 30 millioner mennesker bestaaende befolkning er saaledes fremdeles næsten udelukkende henvist til at indkjøbe sine fabrik- og industriprodukter i udlandet. Behovet, specielt for maskiner og redskaber, vil stige betydelig, naar Bagdadbanen om nogle aar kommer til at muliggjøre afsætningen af Lilleasiens og Mesopotamiens rige jordbrugsprodukter. Rigtignok ligger for nærværende utrolige strækninger af verdens kanske bedste jord udyrket, men herfor bærer vistnok mangelen paa kommunikationer skylden.

Naar Lilleasiens og Mesopotamiens bønder merker, at den nye jernbane muliggjør en lønnende afsætning af jordens produkter, kommer de efter al sandsynlighed til at dyrke jorden i stor udstrækning. Deres primitive redskaber, som idag er de samme som for 500 aar siden, vil da komme til langsomt at forsvinde og byttes ud mod europæiske maskiner og redskaber, der saaledes med Bagdadjernbanen vil finde et nyt marked af stor betydning for Europas handel og industri. Kornproduktionen vil samtidig komme til at fremkalde en revolution paa det europæiske kornmarked, og saa er da denne jernbane i mere end én retning af interesse og betydning for hele vor verdensdel.

Kommunikationerne.

I det europæiske Tyrki findes for tiden 5 forskjellige færdigbyggede jernbanelinjer, nemlig:

Konstantinopel — Mustafa Pascha (den bulgariske grænse), der har en udstrækning af 222 eng. mil og sammen med linjerne Adrianopel—Dédéagatch (Middelhavet), 92½ eng. mil, Saloniki—Mitrawitja, 227 eng. mil, og Uskub—Zibeftché (serbiske grænse), 52.80 eng. mil, danner de saakaldte orientalske jernbaner, der leies og trafikeres af et Wienerselskab. Middelhavsjernbanen (Dédéagatch—Saloniki), 300 eng. mil, trafikeres derimod af et fransk selskab med en kilometergaranti af £ 620. Disse 5 jernbanelinjer i Europa har en sammenlagt udstrækning af 894 eng. mil.

I det asiatiske Tyrki møder os paa den asiatiske side af Konstantinopels havn endestationen eller rettere begyndelsestationen (Haïdar Pascha) af den saakaldte Anatoliske jernbane — bygget og trafikeret af et tysk selskab — der strækker sig til Angora (360 eng. mil med en kilometergaranti af £ 600) med bibane fra stationen Eski—Chéhir (paa linjen Haïdar Pascha—Angora) til Koniah (288 eng. mil med en kilometergaranti af £ 550), hvorfra jernbanen

skal fortsættes til Bagdad og den Persiske Bugt. Linjen Haïdar Pascha—Eski Chéhir—Koniah staar i Afion—Kara Hissar i samtrafik med jernbanen til Smyrna, den saakaldte Smyrna—Kassaba Ala Chéhir—Afion Karahissar linje (350 eng. mil med en kilometergaranti af £ 755), der trafikeres af et fransk selskab. I Smyrna knytter sig til denne linje den af et engelsk selskab trafikerede saakaldte Smyrna—Aïdén-jernbane, der er 324 eng. mil lang. Disse linjer staar i samtrafik.

Endvidere gives der de hovedsagelig af franskmænd byggede og trafikerede linjer:

Mudania—Brussa, 26 eng. mil;
Messina—Adana, 40 „ —
Jaffa—Jerusalem, 54 „ — og
Beyrut—Damaskus—Hauran, 132 eng. mil.

Under arbeide er endelig linjerne Akka—Caiffa—Damaskus, Damaskus—Beredjek og Damaskus—Mekka. Desuden er der i disse dage bevilget koncession for linjen Koniah—Bagdad—den Persiske Bugt.

De færdigbyggede og trafikerede jernbanelinjer i det asiatiske Tyrki har en sammenlagt udstrækning af 1 574 eng. mil. Det europæiske og det asiatiske Tyrkis alle 13 trafikerede jernbanelinjer har en sammenlagt udstrækning af ikke mindre end 2 468.30 engelske mil. Den store nyhed paa kommunikationernes omraade danner koncessionen paa den saakaldte Bagdadjernbane, der skal udgaa fra Koniah og med bibaner faa en udstrækning af 2 500 kilometer.

Jernbanen skal gaa over Karaman, Eregli, Taurus, Cilicie, Adana, Bagtche, Kanzanli, Killis, Tell—Habesch (herfra bibane til Aleppo, 60 kilom.), Eufrat, Harran, Res-el-ain, Nusebin, Mossul (med bibane til Ourfa), Tekrit, Sadidjé, Bagdad (sidelinje til Hanekin ved den persiske grænse), Tiger, Kerbela, Nedjet, Zobéir (sidelinje til havet), til Bassarah (ved den Persiske bugt). Koncessionen gjælder for 99 aar, og kilometergarantien er 12 500 francs + 4 500 francs bygningsomkostninger. Desuden er indførsel af materiel og maskiner toldfri.

Reisen til Bagdad, som nu tager en tid af 55 dage, skal paa den nye jernbane kunne gjøres paa lige mange timer.

Arbeidet antages at komme til at begyndes i efteraaret eller foraaret 1903.

Exportører af jernbanemateriel, saasom skinner, sleepers, døre, vinduer, vogne og maskiner, ligesom ogsaa personer, som eventuelt ønsker ansættelse ved jernbanebygningen, kan henvende sig til „la Direction du chemin de fer d'Anatolic", Konstantinopel. Selskabet er tysk.

Jurisdiktionen.

Som bekjendt nyder udlændinge exterritorialret i Tyrkiet og er saaledes omtrent i besiddelse af samme fordele, som i civiliserede lande kun pleier at indrømmes fremmede diplomater. Dommer- og politimyndighed udøves af de fremmede konsuler over deres resp. landsmænd saavel mellem disse indbyrdes som i deres forhold til andre udlændinge, i hvilket sidste tilfælde sagvolderens konsul er eneste rette forum.

Udlændingers mellemværende med tyrkiske undersaatter henhører derimod

under det saakaldte blandede tribunal, der bestaar af en tyrkisk præsident og to bisiddere samt to af vedkommende konsul opnævnte bisiddere. Konsulen eller hans repræsentant skal være nærværende ved rettergangen, og ingen proces kan afgjøres i hans fravær. Konsulen maa ikke blande sig ind i forhandlingerne, men hvis han skjønner, at der ikke handles lovligt, kan han ved at trække sig tilbage øieblikkelig afbryde processen. Den afsagte dom er uden værdi og kan ikke bringes til udførelse, hvis konsulen nægter at undertegne den. Ihvorvel konsulen saaledes selv ligeoverfor det tyrkiske tribunal har stor magt og myndighed til at forhindre misbrug, er dog en slig proces meget tidsspildende og ubehagelig, især da processen ved modpartens chikaner og udeblivelse fra retsmøderne hyppig nok kan paagaa i aarevis.

Det siger sig selv, at den konsulære jurisdiktion funktionerer mere præcis, er hurtigere, billigere og byder større garantier, hvilket jo er af stor betydning, naar udenlandske exportører f. ex. tvinges til at søge sin ret ad lovlig vei. Dette har da ogsaa dikteret generalkonsulatets raad til exportørerne kun at antage udenlandske undersaatter som agenter. Regelen er nemlig den, at jo mindre man har at bestille med tyrkiske tribunaler og authoriteter, desto bedre er det. Er det under disse forhold mindre heldigt at være repræsenteret ved en tyrkisk undersaat, er det endnu værre at indlade sig med folk uden nationalitet. En hel del kjøbmænd og agenter, der stammer fra Europa og bærer europæiske navne, har tabt sin europæiske uden at vinde anden nationalitet og kan i tilfælde af reklamationer ad juridisk vei ikke stævnes til nogen ret, da intet tribunal er kompetent.

Næsten lige uheldigt er det at indlade sig med personer af forskjellig nationalitet, der paa én gang er fremmede og tyrkiske undersaatter, og som reklameres baade af vedkommende konsul og af de tyrkiske authoriteter. Dette eiendommelige forhold opstaar ved, at en fremmed f. ex. antager den muhamedanske religion, da han ifølge tyrkisk opfatning eo ipso er tyrkisk undersaat, medens vedkommende konsul ikke kan gaa ind paa, at dette indvirker paa nationaliteten.

En saadan person optræder en gang som tyrker og en anden gang som fremmed, alt eftersom det passer ham. En proces mod et saadant individ bliver vanskelig og tidsspildende og maa føres baade hos vedkommende konsul og for det tyrkiske tribunal under stadige protester, chikaner og kjendelser.

Det er saaledes af vigtighed at forsikre sig om en persons nationalitet, inden man indlader sig med ham.

Generalkonsulatet benytter leiligheden til paany at tilraade tilreisende at lade reisepasset visere af tyrkisk konsul, da ubehageligheder og mulkter i modsat tilfælde træffer den reisende ved ankomsten. Endvidere advares tilreisende mod at medtage bøger eller revolver, der konfiskeres ved grænsen.

Kun et skandinavisk firma er etableret her, nemlig Reppen, Caramanian & Co., hvis ene indehaver er nordmand.

Generalkonsulatets kontor holdes aabent fra 10—12 og 1—3 samt i tilfælde af behov ogsaa paa andre tider.

Danzig.

Aarsberetning for aaret 1900 fra konsul Einar Jørgensen, dateret 18de marts 1902.

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	9	3 689	59	37 504	68	41 192	3	873	43	23 602	46	24 475
Seilskibe	3	193	7	2,178	10	2 371	1	69	7	1 233	8	1 302
Sum	12	3 882	66	39 682	78	43 563	4	942	50	24 835	54	25 777
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Seilskibe	-	-	1	39	1	39	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	1	39	1	39	-	-	-	-	-	-
Totalsum af ladede fartøier.	12	3 882	67	39 721	79	43 602	4	942	50	24 835	54	25 777
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	10	6 275	10	6 275	-	-	32	22 992	32	22 992
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	2	2 018	1	89	3	2 107
Sum	-	-	10	6 275	10	6 275	2	2 018	33	23 081	35	25 099
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	1	39	1	39
Sum	-	-	-	-	-	-	-	-	1	39	1	39
Totalsum af ballastede artøier.	-	-	10	6 725	10	6 275	2	2 018	34	23 120	36	25 138

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 466 585.78, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 377 271.10.

For ordre, reparation eller lignende anløb 4 norske fartøier dr. 1 279.98 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 152 dr. 44 264 tons, til hovedstationen 147 dr. 43 453 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 2 492.30,

ved vicekonsulsstationerne kr. 2.48; heraf tilfaldt konsulen kr. 2 493.54. Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 2 562.90, ved vicekonsulsstatibnerne kr. 7.88; heraf tilfaldt konsulen kr. 2 566.84. Ialt tilfaldt konsulen kr. 5 060.38.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 50.56, i svenske sager kr. 13.25, i andre sager kr. 35.82.

I aaret 1900 ankom til Danzig følgende skibe:

	Dampskibe.		Seilskibe.		Tilsammen.	
Nationalitet.	Antal.	Reg.-tons.	Antal.	Reg.-tons.	Antal.	Reg.-tons.
Norske	78	47 467	10	2 371	88	49 838
Svenske	104	39 094	43	4 359	147	43 453
Amerikanske . . .	1	335	—	—	1	335
Belgiske	9	6 297	—	—	9	6 297
Danske	95	51 752	138	12 165	233	63 917
Tyske	788	315 301	147	32 439	935	347 740
Engelske	195	137 444	9	887	204	138 331
Franske	1	1 389	—	—	1	1 389
Hollandske	37	18 511	18	1 318	55	19 829
Østerrigske	2	4 465	—	—	2	4 465
Portugisiske . . .	—	—	1	891	1	891
Russiske	7	2 745	7	2 061	14	4 806
Tilsammen	1 317	624 800	373	56 491	1 690	681 291

Et barkskib paa 1 038 reg.-tons indkjøbtes fra Hamburg for norsk regning (Skien).

3 norske dampskibe og et seilskib anløb her for nødhavn.

Den 9de april blev skibsfarten paa Danzig erklæret for aabnet.

I slutningen af januar indtraadte mildt veir, saa afgiften til isbryderen ophørte den 26de januar. I medio februar kom sterk frost, og der hævedes isbryderafgift fra 16de til 20de februar; senere mildt veir. Danzigs handelsflaade udgjorde foruden bugser- og kystfartøier ved aarets begyndelse 6 seilskibe paa 2 739 reg.-tons og 28 dampskibe paa 14 368 reg.-tons, ialt 34 sjøgaaende skibe dr. tilsammen 17 107 reg.-tons. I fart i havnen, paa reden og i Danziger Bugt saavelsom i flodfart var 72 bugser-, person- og fragtdampere samt 6 kystfarere, hjemmehørende i Danzig.

Aaret 1900 var for Danzigs redere overhovedet glimrende, og gav ogsaa maanedsbefragtninger, hvori Danziger redere deltog, et lønnende udbytte.

I transport af kul fra Rhinhavnene og kalksten fra Limhamn hertil deltog sjøgaaende tyske og danske lægtere til en samlet drægtighed af ca. 20 000 reg.-tons, som hovedsagelig fandt udfragt til danske og tyske havne.

Paa de herværende 3 private skibsverfter blev bygget og stod under bygning i aaret 1900:

1 fragtdamper paa 2 200 tons for Norge (Bergen).
1 do. „ 700 „ „ Mecklenburg.
2 sjøgaaende lægtere paa 750 tons hver for Finland.
1 fragt- og passagerdamper paa 19 650 tons, deplacement („Grosser Kurfürst") for Nordd. Lloyd, Bremen.

1 Linjeskib („Kaiser Barbarossa") paa 11 800 tons deplacement.
1 do. (D.) „ 12 000 „ do. , begge for den keiserlige tyske marine.
Krydser „Norvik", 3 000 tons deplacement, for den keiserlige russiske marine.
1 fragtdamper paa ca. 1 740 reg.-tons for Königsberg.

Paa disse verfter arbeidede ialt 5000 mand.

Elbing-Schichau verft afleverede i aaret 1900:

15 torpedobaade og 4 torpedojagere.

Fra lokomotivfabriken leveredes 66 lokomotiver.

Under arbeide befandt sig 8 torpedobaade, 2 torpedojagere, 1 skruedampskib og 2 hjuldampskibe.

Til Elbing ankom 62 dampskibe og 54 seilskibe, hvoraf et norsk og tre svenske.

Fragterne fra Danzig i aaret 1900 varierede i aarets løb:

For dampskibe

til Østnorge $7^1/_2$ à 8 mark p 1 000 kg. kornvarer.
- Trondhjem 10 mark pr. do
- Stockholm, Norrköping 6 à 7 mark pr. do.
- Sydsverige $4^1/_2$ à 7 mark pr. do.
- danske havne 6 mark pr. do.
- do. 11 à 12 mark pr. 1 000 kg. hvedeklid.
- do. 14 à 15 pfennige pr. kubikfod furusleepers.
- Rotterdam $6^3/_4$ à $8^1/_2$ mark pr. 1 000 kg. kornvarer.
- do. 9 mark pr. 1 000 kg. havre.
- do. $67^1/_2$ pfennige pr. kubikfod egesveller.
- do. 5 à 6 mark pr. 1 000 kg. sukker.
- Amsterdam 7 à $7^1/_2$ mark pr. do.
- do. $7^1/_2$ à 9 mark pr. 1 000 kg. kornvarer.
- do. 10 sh. 6 d pr. load furu-„Mauerlatten".
- do. 10 mark pr. kubikmeter egestamender.
- Antwerpen $7^1/_2$, $8^1/_2$ à 9 mark pr. 1 000 kg. kornvarer.
- do. $8^1/_2$ à 9 mark pr. 1 000 kg. havre.
- do. 23 cts. pr. kubikfod furu-„Mauerlatten".
- do. 13 sh. pr. load egestamender.
- Gent 10 sh. à 13 sh. 6 d pr. load halvrunde egesveller.
- Ostende 10 sh. à 13 sh. pr. do.
- London 5 sh. 9 d à 7 sh. 6 d pr. 1 000 kg. sukker.
- do. 8 sh. 6 d à 10 sh. 6 d pr. load furusleepers.
- do. 19 sh. pr. load ege-„ploncons".
- do. 15 sh. 6 d pr. load furu-„Mauerlatten".
- do. 2 sh. $1^1/_2$ d à 2 sh. $4^1/_2$ d pr. qvarter hvede.
- Hull 1 sh. 9 d à 2 sh. pr. do.
- Firth of Forth og kulhavne 2 sh. pr. do.
- Wisbeach 12 sh. 6 d pr. load furu.
- Great Yarmouth 15 sh. pr. do.
- Cardiff 12 sh. 6 d pr. load eg.
- Bristol 9 sh. pr. ton sukker.

til Belfast 12 sh. 6 d pr. ton sukker.
- Hamburg 7 mark pr. 1 000 kg. kornvarer.
- Stettin 4½ mark pr. do.
- Bremen 8½ à 10 mark pr. do.
- do. 11 mark pr. 1 000 kg. havre.
- Wasa 7 à 7½ mark pr. 1 000 kg. kornvarer.
- Åbo, Wiborg 10 mark pr. 1 000 kg. byg.
- Helsingfors 9 mark pr. 1 000 kg. sukker.
- Pasages 16 sh. à 18 sh. pr. load furu-„Mauerlatten".
- Bordeaux 33 francs & 15 pct. pr. læst à 80 kubikfod (gammelt fransk maal) egebord.
- Nantes 37 francs & 15 pct. pr. do. do.
- St. Nazaire 33 francs & 15 pct. pr. do. do.
- New York 13 sh. pr. ton sukker.
- Baltimore, Philadelphia, Boston 14 sh. pr. do.
- New Orleans 10 sh. pr. do.
- Halifax 11 sh. pr. do.

For seilskibe

til Østnorge 8 à 9½ mark pr. 1 000 kg. kornvarer.
- Vestnorge 7½ mark pr. do.
- Stockholm og Norrköping 7 à 12 mark pr. do. og for oljekager.
- Sydsverige 6 à 7 mark pr. do.
- Vestsverige 7 à 8 mark pr. do.
- Danmark 7 à 8 mark pr. do.
- Bornholm 6 mark pr. do.
- Randers 11½ mark pr. 1 000 kg. sukkerrodskræller.
- Englands østkyst 10 sh. à 11 sh. 6 d pr. load furu.
- do. 13 sh. à 14 sh. pr. load eg.
- do. 9 sh. pr. load Chocks.
- Cardiff 10 sh. pr. load furu.
- Southampton 11 sh. pr. load brosings.
- Antwerpen 15½ francs pr. load „Mauerlatten".
- Ostende 25 cents pr. kubikfod „Mauerlatten".
- Portsmouth 10 sh. 6 d pr. load furu.
- Memel 3½ mark pr. skok egestav.
- Flensburg 7 mark pr. 1 000 kg. sukker.
- Lübeck 8 mark pr. do.
- Harburg 9½ mark pr. 1 000 kg. linfrø.
- Libau 8 mark pr. 1 000 kg. gasrensningsmasse.
- Bordeaux 60 centimes pr. kubikfod egebord.

Til Danzig

fra Trondhjem 6 à 8 mark pr. ton svovlkis.
- Kristiania 7 à 7½ mark pr. ton gasrensningsmasse.
- Luleå 5 mark pr. ton jernmalm.
- Limhamn og Gotland 4 à 4½ mark pr. ton kalksten.
- Skotland 2 sh. 3 d à 2 sh. 6 d pr. td. sild.
- Kingslynn 7 sh. pr. ton kul.
- Newcastle, Methil 4 sh. à 7 sh. 9 d pr. ton kul.

fra Sarpsborg $9^1/_2$ mark pr. ton karbid.
- Drammen $9^1/_2$ mark pr. ton stenplader.
- Idefjord 6 mark pr. ton sten.
- Bergen 10 mark pr. ton gasmasse.
- Sydsverige 4 à 6 mark pr. ton sten.
- Lysekildistriktet 5 à 7 mark pr. do.
- Gotland 4 à 5 mark pr. ton kalksten.

Indførselen fra Norge.

Karbid	71 704 kg.	Ost	4 kg.
Svovlkis	6 725 350 „	Tran	4 521 „
Brændevin	8 „	Træmasse	2 854 „
Vildt	7 „	Cellulose	66 408 „
Sild	3 716 tønder	Gadesten	96 000 „

Indførselen fra Sverige.

Ler	243 200 kg.	Skrabsten	3 304 400 kg.
Chamotte	156 000 „	Sten i blokke	235 600 „
Jernmalm	70 762 000 „	Kalksten	8 465 119 „
Svovlkis	895 790 „	Slibesten	20 774 „
Cellulose	48 996 „	Mursten	479 500 „
Gadesten	22 480 091 „	Ildfast sten	2 145 121 „
Kantsten	1 887 594 „	Talg	2 155 „

Udførselen til Norge.

Rug	2 825 000 kg.	Egestav	52 458 kg.
Byg	437 610 „	Papir	1 021 „

Udførselen til Sverige.

Klid	32 500 kg.	Rugmel	10 351 kg.
Hvede	12 147 426 „	Diverse melsorter	287 324 „
Rug	14 928 604 „	Raasukker	399 296 „
Erter	10 899 „	Raffinade	157 586 „
Byg	1 249 500 „	Oljekager	3 395 500 „
Poteter	10 000 „	Sukkerrodskræller	201 000 „
Trævarer	1 135 „	Vin	52 „

Is indførtes i aaret 1900 ikke til distriktet. Svovlkis gik til indlandet, delvis til Polen og Rusland.

Sild fra Norge. Fedsild fandt kun liden tilførsel, af smaa middels, som solgtes til 12 à 15 mark.

Vaarsild opnaaede i mindre partier 25—26 mark. Med dampskibet „Libau“ ankom fra Bergen 2 000 tønder „crown full“, gjennemsnitspris 45, „crown Ihlen“ $32^3/_4$ mark pr. tønde.

Gadesten blev betalt frit leveret her I. sort $9^1/_2$ mark, II. sort $8^1/_2$ mark, III. sort $6^1/_2$ mark pr. kvadratmeter.

Kantsten betingede mk. 4.20 pr. løbende meter.

For trottoirplader fandtes liden efterspørgsel, da hertil nu hovedsagelig anvendes en kunststen, som tilvirkes i distriktet.

Sundhedstilstanden var overalt i distriktet god.

Middelpriserne for korn frit leveret ombord fra transitlager i Danzig stillede sig i aaret 1900 pr. 1 000 kg. i kroner:

Kornsorterne med vegtopgave.	Januar.	Februar.	Marts.	April.	Mai.	Juni.
Hvede 132 pund	118	117	116	122	125	132
Do. 126 „	112	111	109	115	118	126
Rug 125/126 „	111	106	104	115	116	118
Byg (maltbyg) 115/116 pund	133	126	122	124	125	126
Do. (melbyg) 111/113 „	108	105	103	105	105	108
Foderbyg	100	100	100	102	101	103
Havre	105	103	104	108	110	113
Erter (kogerter)	130	130	130	128	128	128
Fodererter	105	103	104	105	105	106

	Juli.	August.	Septbr.	Oktbr.	Novbr.	Decbr.
Hvede 132 pund	124	129	134	121	128	120
Do. 126 „	117	122	127	115	120	114
Rug 125/126 „	106	108	98	95	93	91
Byg (maltbyg) 115/116 pund	123	128	124	118	114	111
Do. (melbyg) 111/113 „	104	109	105	109	108	104
Foderbyg	98	102	102	107	103	100
Havre	99	110	110	112	111	106
Erter (kogerter)	128	128	128	125	132	126
Fodererter	106	106	106	114	115	108

Udførselen fra Danzig — sjøveien — af kornvarer i aaret 1900 (i tons à 1 000 kg.):

Hvede.	Rug.	Byg.	Havre.	Erter, bønner (bælgfrugter).	Raps.
61 179	38 264	10 303	19 956	22 106	6 493

Til konsulatet ankom i aaret 1900 af breve og cirkulærer ialt 276, og afgik fra konsulatet 180 breve og telegrammer.

Under konsulatets adresse ankom 1 205 breve og telegrammer til sjømænd og andre personer. Paamønstret blev paa norske skibe 44 mand, afmønstret 41 mand. Af de paamønstrede var 42 udlændinge og af de afmønstrede 26 udlændinge.

Konsulatets kontor befinder sig: St. Elisabethwall no. 6 a, II. etage, og holdes aabent alle hverdage fra 9—12 form. og 3—5 efterm.

Königsberg.

Aarsberetning for aaret 1901 fra konsul Carl L. Meyer, dateret 25de marts 1902.

Den norske skibsfart i aaret 1901.

	Ankomne norske fartøier.						Afgaaede norske fartøier.					
	Fra Norge.		Fra andre lande.		Sum.		Til Norge.		Til andre lande.		Sum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
A. Med ladning.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	24	6 366	76	19 553	100	25 919	54	14 207	40	13 661	94	27 868
Seilskibe	-	-	14	974	14	974	1	26	14	986	15	1 012
Sum	24	6 366	90	20 527	114	26 893	55	14 233	54	14 647	109	28 880
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	13	2 810	36	23 141	49	25 951	12	3 023	35	18 462	47	21 485
Seilskibe	5	423	2	249	7	672	-	-	10	3 475	10	3 475
Sum	18	3 233	38	23 390	56	26 623	12	3 023	45	21 937	57	24 960
Totalsum af ladede fartøier	42	9 599	128	43 917	170	53 516	67	17 256	99	36 584	166	53 840
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	2	682	34	11 565	36	12 247	5	1 062	37	9 236	42	10 298
Seilskibe	-	-	1	38	1	38	-	-	-	-	-	-
Sum	2	682	35	11 603	37	12 285	5	1 062	37	9 236	42	10 298
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	1	232	29	15 552	30	15 784	2	256	31	20 634	33	20 890
Seilskibe	2	1 344	3	2 993	5	4 337	1	37	1	1 497	2	1 534
Sum	3	1 576	32	18 545	35	20 121	3	293	32	22 131	35	22 424
Totalsum af ballastede fartøier	5	2 258	67	30 148	72	32 406	8	1 355	69	31 367	77	32 722

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 527 740.00, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 640 580.00.

For ordre, reparation eller lignende anløb 2 norske fartøier dr. 340 tons. Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 295 dr. 72 239 tons; til hovedstationen 225 dr. 38 013 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 2 126.45,

ved vicekonsulsstationerne kr. 2 899.60; heraf tilfaldt konsulen kr. 1 449.80. Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 2 278.85, ved vicekonsulsstationerne kr. 2 060.85; heraf tilfaldt konsulen kr. 1 030.40. Ialt tilfaldt konsulen kr. 6 885.50.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 5.00, i svenske sager kr. 47.25, ved vicekonsulsstationerne, i norske sager kr. 10.25, i svenske sager kr. 16.00.

Skibstrafiken har været omtrent ligesaa stor som i det foregaaende aar, og endskjønt importen fra udlandet var ca. 100 000 tons af kornvarer og frø mindre, opnaaede exporten næsten samme omfang som afvigte aar paa grund af den rige høst her i Østpreussen.

Fragterne var hele aaret igjennem saa lave, at rederierne kun vil have opnaaet ringe fortjeneste, tilmed da det gamle grunde farvand mellem her og Pillau indtil efteraaret foraarsagede betydelige omkostninger ved lægtring. Fra 15de november blev den $6^1/_2$ meter dybe sjøkanal, som den preussiske stat med en bekostning af ca. 12 millioner mark har ladet bygge mellem Königsberg og Pillau, aabnet og kan befares af skibe af indtil 6 meters dybgaaende. Afgiften er moderat, idet der foruden et tillæg af en femtedel til de gamle havnepenge, kun hæves 1 pfg. pr. kbm. for op- og 1 pfg. for nedgaaende for skibe af indtil 800 kbm. og 1 pfg. mere for hver paabegyndt videre 200 kbm. Man haaber, at kanalen, hvis store fordele viste sig straks ved aabningen, vil bringe et betydeligt opsving i Königsbergs handel, da udgifterne for skibene formindskes ved, at de store lægteromkostninger bortfalder, og derved lettes konkurrancen med nabohavnene. Det er saaledes at antage, at disse forbedringer vil sætte Königsberg i stand til at spille en væsentlig betydeligere rolle som exporthavn, end tilfældet hidtil har været.

Fragterne stillede sig hele aaret temmelig lave; ved slutningen af samme noteredes for dampskibe herfra til Østengland 1 sh. 3 d, Bristolkanalen 1 sh. 9 d, Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen 1 sh. $4^1/_2$ d—1 sh. 6 d pr 500 pd. engl. hvedebasis, til Danmark, Syd- og Vestsverige $6^1/_2$—7 mk., Vestnorge indtil Bergen 7—$7^1/_2$ mk., Trondhjem 8—9 mk. pr 1 000 kg. rugbasis. For afskibning pr. foraaret 1902 blev nogle mindre seilskibe befragtede til Danmark à 14—15 mk. pr. 2 500 kg. rugbasis, men ellers fandt ingen befragtning sted ved aarets slutning. Kulfragterne stillede sig fra Firth of Forth og kulhavnene paa Østengland à 6 mk. pr. ton for dampskibe og seilskibe 7 à 10 sh. pr. keel til Königsberg. Kalkstenfragterne holdt sig gjennemgaaende gode, fra Limhamn og Faxe à $3^1/_2$—4 mk. pr. 1 000 kg.

Der ankom til Pillau og Königsberg:

i 1901 . . .	2 118	skibe	dr.	581 767	reg.-tons
imod i 1900 . . .	2 263	„	-	605 836	—

deraf var:

i 1901 . . .	1 445	dampsk.	-	524 672	—
imod i 1900 . . .	1 469	„	-	541 773	—
og i 1899 . . .	1 321	„	-	468 209	—

Nævnte 2 118 skibe var lastede som følger:

	1901			imod		1900.	
I ballast og tomme	386 skibe dr.	100 057 r.-t.	-	351 skibe dr.	94 530 r.-t.		
Diverse stykgods	699 „	- 229 443 „	-	668 —	- 202 128 „		
Stenkul, kokes	340 „	- 153 201 „	-	521 —	- 211 312 „		
Gibs, kalksten, cement	288 „	- 39 332 „	-	263 —	- 35 111 „		
Sild	159 „	- 35 974 „	-	142 —	- 30 357 „		
Olje, petroleum, tjære	4 „	- 2 519 „	-	5 —	- 977 „		
Salt	7 „	- 2 594 „	-	7 —	- 2 822 „		
Tagsten, sten	232 „	- 18 506 „	-	302 —	- 28 214 „		
For nødhavn	3 „	- 141 „	-	4 —	- 385 „		

Af de indkomne fartøier var:

Norske 190, svenske 241, danske 424, engelske 141, tyske 1 030, hollandske 67, russiske 18, belgiske 7.

Der afgik fra Königsberg og Pillau:

i 1901	2 088 skibe	dr.	578 246	reg.-tons
imod i 1900	2 241 —	-	604 443	—

deraf var:

i 1901	1 434 dampsk.	-	523 544	—
imod i 1900	1 472 —	-	539 480	—
og i 1899	1 318 —	-	467 896	—

Nævnte 2 088 skibe er afgaaede til:

	1901				imod	1900.		
Tyske havne	894 skibe dr.	188 426 r.-t.	„	863 skibe dr.	171 827 r.t.			
Storbritannien	327 — „	142 424 -	„	334 — „	132 540 „			
Danmark	271 — „	21 503 -	„	275 — „	17 883 „			
Sverige	246 — „	48 162 -	„	346 — „	79 495 „			
Rusland	140 — „	81 819 -	„	161 — „	97 539 „			
Norge	87 — „	23 555 -	„	128 — „	32 517 „			
Holland	78 — „	40 619 -	„	90 — „	44 980 „			
Belgien	25 — „	13 215 -	„	22 — „	12 358 „			
Frankrige	18 — „	13 071 -	„	22 — „	15 304 „			
Amerika	1 — „	1 742 -	„	— — „	— „			
Kina	1 — „	3 703 -	„	— — „	— „			

Deraf afseilede i ballast, tomme og med indbragte ladninger 351 skibe dr. 144 593 reg.-tons imod 256 skibe dr. 152 634 reg.-tons i aaret 1900.

Hovedexporten sjøværts fra Königsberg anslaaes til:

	I 1901	imod	i 1900.
Hvede	22 200 tons	„	29 200 tons à 1 000 kg.
Rug	56 500 —	„	51 900 —„—

	I 1901	imod	i 1900.	
Byg . . .	13 000 tons	„	9 400 tons	à 1 000 kg.
Havre . .	120 000 —	„	139 300 —	—„—
Erter . . .	23 500 —	„	24 000 —	—„—
Bønner . . .	18 600 —	„	16 200 —	—„—
Linser . . .	23 700 —	„	21 600 —	—„—
Vikker . . .	8 500 —	„	11 300 —	—„—
Linfrø . . .	3 000 —	„	9 200 —	—„—
Raps, hampefrø	19 700 —	„	14 600 —	—„—
Mel	44 000 —	„	50 300 —	—„—
Klid	10 000 —	„	11 500 —	—„—
Hamp, lin, hampegarn og hampestry .	19 000 —	„	22 800 —	—„—
Sukker . . .	14 500 —	„	13 800 —	—„—
Oljekager, oljekagemel . .	21 500 —	„	22 000 —	—„—
Klude og gammelt tougverk	3 000 —	„	4 000 —	—„—
Raps- og terpentinolje . .	600 —	„	1 100 —	—„—
Træmasse . .	11 900 —	„	9 200 —	—„—
Tømmer, stav, props etc. .	234 000 kbm.	„	255 000 kbm.	

Landbruget i Østpreussen i aaret 1901.

Den største del af provinsen Østpreussen kan med tilfredsstillelse se tilbage paa udfaldet af høsten, da priserne stillede sig gunstige, og afgrøden var god. Derimod har den vestlige del af provinsen lidt overordentlig under vinteren 1900—1901 og kan med rette beklage sig over en virkelig misvekst. Sommerens store tørhed indvirkede skadelig paa engene, saa der opstod mangel paa melk, hvorved smørpriserne gik op. Hvede og rug var, baade hvad kvantitet og kvalitet angaar, tilfredsstillende; havren udviste en overordentlig stor høst, og udfaldet af bygget var ogsaa gunstigt. Derimod var udfaldet af høsten af erter og vikker utilfredsstillende. Poteter og roer gav et rigeligt udbytte.

Udbyttet pr. hektar stillede sig:

	1901.		imod	1900.	
Hvede . . .	25—50	centner		16—14	centner
Rug	35—50	—		30—60	—
Havre . . .	40—60	—		30—60	—
Byg	20—40	—		20—50	—
Bælgfrugter . .	10—25	—		25—30	—
Kløver . . .	50—80	—		20—40	—
Hø	40—80	—		40—60	—
Poteter . . .	200—400	—		120—300	—
Fodervarer . .	600—1 000	—		700—1 200	—
Sukkerroer . .	500—800	—		600—800	—

Priserne stillede sig:

	1901	imod	1900.	
Hvede . .	mk. 150—170		mk. 130—150	pr. ton à 1 000 kg.
Rug . . .	„ 125—150		„ 120—125	
Byg . . .	„ 120—130		„ 115—135	
Havre . . .	„ 140—160		„ 112—130	
Erter . . .	„ 150—200		„ 120—150	
Bønner . .	„ 140—150		„ 120—130	
Vikker . .	„ 160—200		„ 140—160	
Poteter . .	„ 1.50—2.00		„ 1.50—2.00	pr. 50 kg.
Sukkerroer .	„ 0.80— —		„ 0.80— —	

Af kunstig gjødning maatte man igjen gaa mere over til superfosfat, da fabrikationen af thomasslag var meget liden, og desuden steg priserne saaledes, at det blev et spørgsmaal, om disse stod i forhold til varernes værd.

Smørpriserne var tilfredsstillende: mk. 100—130 pr. 50 kg.

Kjødpriserne stillede sig: for okser mk. 24—30, svin mk. 36—48, faar mk. 18—24 pr. 50 kg. levende vegt.

Teglverkernes produkter maatte atter gaa tilbage i pris, da byggevirksomheden var meget indskrænket. For gode varer franko byggeplads blev betalt mk. 22—26 pr. 1 000 stk.

I foderstoffe var efterspørgselen paa grund af de høie priser ringere, især ogsaa da priserne for foderbyg stillede sig lidt lavere.

Königsbergs kornexport.

Forretningen har i aaret 1901 omtrent holdt sig paa høide med det foregaaende aar. Tilførslerne androg:

	Fra indlandet.	Fra udlandet.	Tilsammen.
1901 . .	205 733 tons	241 051 tons	446 784 tons à 1 000 kg.
1900 . .	168 290 „	340 051 „	498 341 „ —„—

Exporten blev i aaret 1901 i tons à 1 000 kg.: 46 276 tons landværts, 312 184 tons sjøværts, tilsammen 358 460 tons.

Medens hvede i tidligere aar udgjorde en stor exportartikel, og østpreussisk hvede baade alene som ogsaa blandet med russisk hvede gjerne blev kjøbt af Skandinavien, har exporten af denne artikel i aaret 1900 og især i aaret 1901 tabt betydelig i omfang, hovedsagelig fordi de russiske tilførsler blev meget smaa, ligesom ogsaa fordi naboprovinserne Vestpreussens og Posens overordentlig slette høst bidrog til, at størstedelen af den østpreussiske hvede blev expederet over land til disse nødlidende provinser. Ganske ubetydelige kvantiteter blev i aarets løb solgt til Skandinavien. Noget lignende er at berette om rugen. Omendskjønt den herværende høst var rigelig, foregik kun mindre salg til Skandinavien. Vestpreussen betalte nemlig saa høie priser, at export

til andre lande kun vanskelig lod sig gjennemføre. Den russiske rughøst var ringe, og den væsentlig mindre tilførsel (ca. 30 000 tons i aaret 1901 imod 88 000 tons i aaret 1900), bestaaende i ringere og urenere kvaliteter, kunde kun i mindre omfang iblandes den overordentlig smukke østpreussiske rug. Ogsaa den herværende store rugmølle maatte lide under de høie indkjøbspriser. Byg udgjorde en underordnet artikel; tilførslerne var mindre end i det foregaaende aar og kvaliteterne mindre egnet for export. Havre indtager nu allerede paa det 2det aar pladsen som Königsbergs hovedexportartikel, og det er atter provinsen selv, som kvalitativt og kvantitativt har havt en god høst. Hele aaret var England en livlig kjøber, da den engelske regjerings forbrug som følge af Transvaalkrigen stadig var stort. De høie priser, der her blev betalt, tillod kun en ringe export til Skandinavien, men der var derfra heller ikke den store efterspørgsel efter havre, som tilfældet var i aaret 1899. Boghvede, som ellers er en i ringe maalestok forekommende artikel her, bragte dette aar nogen mere forretning, og det lykkedes ogsaa heraf at placere nogle betydelige partier til Skandinavien. Erte ankom her i ret betydelige mængder, navnlig de store Victoriaerter, der blev opkjøbt af ertemøllerne. Tilførslen af fodererter var kun ringe, hvoraf følgen blev, at der for bønners vedkommende indtraadte en forøget interesse. Hele aaret igjennem blev høie priser opnaaede, og hovedkjøberen var England. Vikkehøsten faldt kun beskedent ud. Ved den stadig forøgede, mod slutningen af aaret 1901 endogsaa meget sterke, efterspørgsel blev priserne usedvanlig høie. Hovedexporten fandt som sedvanlig sted til Frankrige, England og Tyskland, men ogsaa Danmark og særlig Sverige har taget større partier af markedet til fulde priser.

Poteteshøsten var meget betydelig i aaret 1900 og havde efterladt store forraad, og da denne ogsaa var meget god i aaret 1901, stod priserne ved aarets slutning meget lave.

Linfrø, der endnu i aaret 1900 tiltrods for de overmaade høie priser udgjorde en betydelig artikel for Königsberg, blev i aaret 1901 kun tilført i ringere omfang, hvorved forretningen dette aar stod meget tilbage for det foregaaende. Tilførslerne af hampefrø fra Rusland var kun ringe, omendskjønt den russiske høst var ret god. Naar alligevel kun et mindre kvantum blev tilført det herværende marked, saa ligger grunden deri, at de talrige russiske oljemøller forarbeidede hampefrø i mangel af linfrø. Som følge heraf fandt i hampefrøkager et rigeligt tilbud saavel som stor forretning sted, navnlig med Danmark. Ligeledes var der en meget livlig efterspørgsel efter solsikkekager. Den russiske høst var faldt mindre ud, end man havde ventet, saa at priserne antog en stigende tendens. Tilførslen af klid var meget rigeligere end i aaret 1900. Hovedkontingenten medgik som hvert aar til forbrug i den herværende provins; men ogsaa exporten var større end sedvanlig. Afsætningen af hamp til Skandinavien er atter i det forløbne aar gaaet tilbage. Grunden hertil ligger i, at de oversjøiske hampesorter som Bombay og Manilla bestandig tiltager i anseelse og gjør den russiske hamp stor konkurrence.

Indførselen af sten skeede hovedsagelig fra Sverige; den norske sten findes for blød til det herværende forbrug. Priserne stillede sig for gadesten i $6^1/_2$ mark, trottoirplader 9 mark pr. kvadratmeter, kantsten $8^1/_2$ mark pr. løbende meter. Medens man tidligere kunde berette om en livlig forretning i kalksten fra Faxe, har denne i det forløbne aar kun været ganske ubetydelig,

da den bedre sten fra Gotland bliver foretrukket. Afladningerne finder nu hovedsagelig sted fra Lörje og Wisby. Man kan ansætte Königsbergs behov til ca. 25—30 000 tons. Afskibningerne forlanges mest i ladninger paa 800 tons. Fra Faxe ankom hertil ca. 10—15 000 centner kalkmergel, der for størstedelen blev anvendt til kunstig gjødning.

Den samlede træ l a s t f o r r e t n i n g har givet lidet tilfredsstillende resultater, hovedsagelig paa grund af den almindelige depression, men ogsaa gjennem de besværlige pengeforhold.

S i l d e b e r e t n i n g f o r a a r e t 1 9 0 1.

Totalimporten af sild beløb sig til 373 619 tønder imod 325 480 tønder i aaret 1900, hvoraf

fra Sverige og Norge	28 456 tønder	mod	52 636 tønder	i 1900
„ Storbritannien og Holland .	345 163 —	„	272 844 —	- 1900

Som sedvanlig ved aarets begyndelse herskede der lidet liv i sildehandelen; først i slutningen af januar indtraadte der en noget bedre efterspørgsel; specielt fandt større omsætninger sted i crownbranded spent til priser à $26^1/_2$ – 27 mark fortoldet, unbranded spent à 23—24 mark fort. Yarmouth sild var ogsaa livlig efterspurgt og betaltes for mattfulls à 33 mark og matties à 31 mark fortoldet pr. tønde. Norsk vaarsild og fjoraarets fangst betingede $17^1/_2$—$19^1/_2$ mark for lofulls, fulls og medfulls; slosild betaltes med 28—29 mark, smaasild 14 mark fortoldet pr. tønde.

I februar og marts maaneder indtraf de første større tilførsler af norsk sild, ca. 6 800 tønder, men da kjøberne sad inde med større partier tidligere indkjøbt sild, var omsætningen mindre betydelig, og priserne faldt tildels med 1—2 mark pr. tønde. I april og mai var omsætningen betydelig livligere, og beholdningerne begyndte som følge deraf efterhaanden at rømmes. Efter sommerens indtræden bestod derfor de sterkt reducerede lagere væsentlig af sild af ringere kvalitet. Crownspent betaltes med 23—24 mark fortoldet, unbranded spent med 21—22 mark fortoldet pr. tønde. I vaarsild, hvoraf der var indkommet ca. 3 300 tønder, fandt mindre omsætninger sted til 20 mark fortoldet i norske tønder, 21—22 mark fortoldet (skotsk pakket i norske fuldbaandstønder). De første tilførsler direkte af ny skotsk sild fra Shetland ankom i juni maaned og blev straks ved ankomsten solgt til 27—28 mark fortoldet for matties pr. tønde. Norsk vare (vaarsild) blev lidet paaagtet, og kun enkelte smaapartier i norske tønder og norsk pakning blev solgt til 18—19 mark fortoldet pr. tønde. Da lagrene var fuldstændig rømmede, blev de store tilførsler af skotsk sild, som ankom i juli maaned, meget livlig efterspurgt til følgende priser: 38—39 mark fortoldet for largefull, 31—33 mark fortoldet for full, 26—29 mark for mediums full, 24—25 mark fortoldet for medium og matties.

Som følge af de gunstige fangstefterretninger fra Skotland, og da den ogsaa her indtraadte sterke hede indvirkede skadelig paa efterspørgselen, sank priserne ved maanedens slutning til 30—31 mark for largefull, 27—28 mark for full, 25—27 mark for medfull, 24—25 mark for medium, 22—23 mark for matties fortoldet pr. tønde. Den i juli indtraadte og til slutningen af

august varende usedvanlig sterke hede var yderst hindrende for handelen; i den første halvdel af august maaned var omsætningen i sild omtrent stanset.

Da afgangen saaledes var yderst ringe, idet kjøberne kun dækkede sit øieblikkelige behov, maatte de ankommende betydelige partier derfor lagres. Mod slutningen af august maaned sank temperaturen noget, og det kjøligere veir bevirkede straks mere liv i markedet. Afsætningen blev livligere, og af de ankomne partier fandt større salg sted, skjønt lave cif. offerter fra Skotland bidrog til at holde priserne nede. Ved august maaneds udgang blev betalt: 29—30 mark for largefull, 27—28 mark for full, 26—27 mark for medfull, 24—25 mark for medium, 21—23 mark for matties fortoldet pr. tønde. For de første tilførsler af crownbrandet vare blev betalt: 32 mark for crownfull og crownmattfull, 25 mark for crownmatties, 21 mark for crownspents fortoldet pr. tønde. Skjønt der vedblivende ankom store partier af skotsk sild, var efterspørgselen meget livlig, og større omsætninger fandt sted, indtil der i den sidste halvdel af september indtraadte mere ro paa grund af de jødiske helligdage. God holdbar vare var imidlertid stadig efterspurgt, og blev der betalt 33 mark for crownfull, 34 mark for crownmattfull, 26 mark for crownmatties, 21 mark for crownspents, 31—32 mark for largefull, 29—31 mark for fullmattfull, 24—25 mark for medium og matties, 16—17 mark for fornbellies fortoldet pr. tønde.

Uagtet udbyttet af de norske fiskerier fremdeles var ringe og i smaa partier, fandt der dog ingen omsætning sted. Forventningerne om, at en bedring i efterspørgselen vilde indtræde, efterat de jødiske helligdage var forbi i den første halvdel af oktober, gik ikke i opfyldelse.

De første tilførsler af Yarmouth sild solgtes til 29—30 mark for mattfull, 25—26 mark for matties fortoldet pr. tønde. I norsk sild fandt kun faa salg sted og noteredes: 35—36 mark for KKK, 34 mark for KK, 30—31 mark for K, 24 mark for MK fortoldet pr. tønde. Importen i november og december bestod hovedsagelig af Yarmouth sild, som fandt rask afsætning, medens skotsk sild blev lidet paaagtet. Af norsk sild ankom kun lidet i de sidste maaneder, og omsætningen var ubetydelig. Priserne stillede sig ved slutningen af aaret som følger: for norsk sild 36—37 mark for reel I og II stregs, 33 mark for reel III stregs, 30—31 mark for reel III stregs (mindre faldende), 27—28 mark for reel IIII stregs, 20 mark for reel IIIII stregs, 16—18 mk. for IIIII stregs (mindre faldende). Lageret udgjorde den 31te december 1901: fedsild (ny) 3 145 tdr., gammel 224 tdr., vaarsild og gammel svensk sild 1 289 tdr., hollandsk 91 tdr., skotsk og engelsk 104 943 tønder.

Ifølge beretning fra vicekonsulatet i Memel stillede skibsfarten og handelen sig dersteds i aaret 1901 saaledes: Der indkom 826 skibe dr. 269 370 reg.-tons imod 759 skibe dr. 231 681 reg.-tons i aaret 1900. Der udgik 849 skibe dr. 271 781 reg.-tons imod 731 skibe dr. 220 966 reg.-tons i aaret 1900, saa at en betydelig forøgelse mod forrige aar har fundet sted. Paa fragtmarkedet herskede i løbet af foraaret sterk søgning efter skibe for export af trælast; dog var fragterne lave. I løbet af sommeren aftog efterspørgselen, og fragterne gik end mere ned, hvorimod ud paa høsten en liden forbedring gjorde sig gjældende. I det hele taget maa fragterne for hele aaret ansees som lidet lønnende, og det herværende dampskibsaktieselskab, som har havt flere større havarier, vil ikke give nogen dividende mod $17^1/_2$ pct. aaret før.

Pengemarkedet har været let tilgjængeligt, og bankdiskontoen, som ved aarets begyndelse var 5 pct. p. a., gik efterhvert ned til 4 pct. p. a.

Af de artikler, som indføres til Memel, fremhæves:

Stenkul fra Storbritannien og Westfalen med 71 613 300 kg. mod 78 657 400 kg. aaret før.

Sild, hvoraf 15 487 tønder fra Norge, 11 328 tønder fra Skotland og England, tilsammen 26 815 tønder imod 19 075 tønder fra Norge, 7 161 tønder fra Skotland og England, tilsammen 26 236 tønder i aaret 1900.

Tilførslerne fra Norge bestod hovedsagelig af vaarsild, som dog fandt liden søgning, og først sent udpaa høsten lykkedes at sælge en større del, dog med stort tab for vedkommende importører. Fedsildfisket i Norge var af mindre omfang, og det til Memel bragte kvantum fandt god afsætning. Fiskerierne i Skotland og England var omtrent af samme omfang som aaret før, og da priserne, som i begyndelsen var moderate, antog en stigende retning, saa har forretningen været lønnende.

Salt kom næsten udelukkende fra England med 2 571 000 kg. mod 3 776 200 kg. i aaret 1900.

Af udførsels-artikler kommer hovedsagelig trælast i betragtning. Udførselen har været noget større end aaret før, idet der udskibedes 595 284 kubikmeter mod 528 120 kubikmeter i aaret 1900. Forretningen har dog ikke været lønnende, især for skaaren trælast og sleepers, da priserne udover sommeren og høsten stod meget lavt.

Af kornvarer udskibedes 414 300 kg. hvede, 2 540 400 kg. rug, 6 212 100 kg. havre, saa forretningen har tiltaget noget mod forrige aar.

Af linfrø udskibedes 899 200 kg. mod 1 565 800 kg. i aaret 1900.

I lin fandt ved aarets begyndelse betydelige omsætninger sted, men senere hen aftog forretningen. Den nye høst udviser en tilfredsstillende kvalitet; dog har tilførselen heraf fra det tilgrænsende Rusland været mindre end aaret før.

Forsendelsen fandt udelukkende sted med jernbanen til de tyske markeder.

Paa- og afmønstring. Ved hovedstationen blev paamønstret i aaret 1901 3 svenske og 7 tyskere; afmønstret 9 svenske, 3 nordmænd, 3 danske, 4 tyskere og 1 englænder.

Journalen over indkomne skrivelser omfatter 124 nummere, udgaaende 108 nummere. Konsulatet har modtaget 1 195 til sjømænd adresserede breve.

Sundhedstilstanden inden distriktet har ogsaa dette aar været særdeles god.

Konsulatets adresse er uforandret Trogheimer Pulverstrasse no. 33.

Mexico.

Aarsberetning for aaret 1901 fra generalkonsul Josef Breier, dateret 12te januar 1902.

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

	Indførsel.		Udførsel.	
	1899—1900.	1900—1901.	1899—1900.	1900—1901.
Norge . .	$ 91 909	$ 102 905.22	intet	intet
Sverige. .	„ 44 038	„ 31 636.06	$ 250	intet

Indførselen fra Norge viser saaledes en forøgelse af $ 10 996.22. Indførselen fra Sverige viser en nedgang af $ 12 401.94 og udførselen fra Mexico til Sverige en nedgang af $ 250.

Indførselen til Mexico.

	Toldfrie artikler.	Toldpligtige.	Sum.
Værdi i guld i 1899—1900	$ 9 503 827	$ 51 814 348	$ 61 318 175
— - „ - 1900—1901	„ 12 799 075	„ 52 284 376	„ 65 083 452
— - sølv - 1900—1901	„ 26 227 591.69	„ 106 792 578.28	„ 133 020 169.97

altsaa en forøgelse for sidste aar af $ guld 3 765 277

Skibsfarten i fiskalaaret sees af følgende opgave:

	Dampskibe.		Seilskibe.		Sum.	
	Antal.	Tons varer.	Antal.	Tons varer.	Antal.	Tons varer.
Ankomne	4 054	1 144 556	2 426	270 790	6 480	1 415 346
Afgaaede	3 346	431 476	2 380	121 635	5 726	553 111
Sum	7 400	1 576 032	4 806	392 425	12 206	1 968 457

De vigtigste indførselsartikler var:

	1899—1900.	1900—1901.
Maskiner	9 843 880	9 531 653
Jern og staal . , . .	8 707 301	8 103 217
Bomuldsvarer	5 870 175	5 502 195
Drikkevarer	2 809 986	2 788 919
Kemiske produkter . .	2 450 028	2 585 319
Uldvarer	1 998 968	1 876 701
Vaaben og sprængstoffe	1 715 575	1 512 766
Papir af alle slags . .	2 126 630	2 215 619
Raa bomuld	855 462	2 006 927
Kjøretøier	1 392 847	1 446 737

	1899—1900.	1900—1901.
Lervarer	1 297 109	1 419 465
Silkevarer	1 429 899	1 283 055
Husgeraad	516 136	590 758
Hermetik	463 294	299 571

Exporten fra Mexico havde i aaret 1900—1901 en værdi af $ 158 009 486 mod $ 150 056 360 i aaret 1899—1900, hvilket saaledes udviser en forøgelse af nær 8 mill. $.

De fornemste exportartikler og deres værdi var:

	1899—1900.	1900—1901.
Sølv	63 582 734	72 420 784
Guld	7 442 290	8 955 535
Henequen	26 099 388	16 402 316
Kaffe	10 898 678	6 889 809
Levende dyr . . .	6 034 411	6 126 001
Tobak	1 645 576	1 509 328
Trælast	2 223 415	2 390 129
Farvetræ	1 798 709	1 417 187
Huder og skind . .	4 165 279	4 986 390
Bly	3 504 733	5 066 645
Kobber	9 863 902	11 067 517
„Ixtle“	1 653 080	1 594 553
Viskelæder	535 951	356 346
„Zacaton“	994 238	1 511 179
„Chicle“	499 362	833 950
Vanille	1 281 436	534 684
„Chick Peas“ . . .	999 257	1 221 022
Fersk frugt . . .	406 260	376 131
Varer i transit . .	624 857	635 860

Som det af denne tabel vil sees, har udførselen i aaret 1900—1901 været omtrent den samme som det foregaaende aar, medens tidligere en forøgelse af indtil 10—12 millioner pr. aar har pleiet at finde sted.

Ser man nærmere paa tallene, vil man finde, at nedgangen skyldes først og fremst en aftagen i udførselen af vegetabilske produkter; thi medens der i exporten af guld er en liden forøgelse siden forrige aar og en noget større i exporten af sølv og mineralprodukter, viser udførselen af vegetabilske produkter en nedgang af $ 14 792 463.77 sammenlignet med foregaaende aars export.

Denne nedgang staar nøie i forbindelse med prisfaldet i henequen og bladtobak; exporten af disse to artikler har været omtrent den samme som foregaaende aar, men paa grund af lavere markedspriser frembyder værdien et lavere tal.

Tobakshøsten var ringe, men kvaliteten god; priserne var følgende: $ 10—30 for dækblade og for ringere kvaliteter $ 8—10, alt pr. 25 pund.

Kaffe. Krisen i denne artikel, der frembragtes ved en reduktion i priserne siden aaret 1898—1899, har gjort sig endnu mere følelig ved den daarlige høst, der resulterede i en nedgang af over 4 millioner dollars i dette

*

produkt. Priserne varierede mellem $ 16.00 for ringere og op til $ 20.00 for gode kvaliteter pr. 46 kilos.

Hvad landbrugsprodukter angaar, bragte den langt fra tilstrækkelige høst samvittighedsløse folk til at skrue markedet op, hovedsagelig i mais. Dette skeede i saadan udstrækning, at regjeringens mellemkomst blev nødvendig, hvilken fandt sted ved publikation af en lov, der tillod fri indførsel af denne artikel fra de Forenede Stater og førte til det forønskede resultat.

Skjønt naturligvis den feilslagne høst til en vis grad har virket hemmende paa forretningerne, fremgaar dog klart af tilveksten i importen af toldfrie artikler i det sidste aar, $ 6 269 031.69, væsentlig bestaaende af maskiner, raaprodukter og brændsel, at troen paa dette lands latente muligheder ikke er rokket.

Denne mening bevises klarlig ved, at ikke mindre end 48 nye industrielle foretagender er komne istand i strøget langs den store mexikanske centraljernbane alene i løbet af det sidste aar og udenfor hovedstaden.

En varemerketraktat blev afsluttet med Frankrige til beskyttelse af industriel eiendomsret.

Folketællingen i aaret 1900 angav som Mexicos folkemængde 13 546 700 mennesker, en tilvekst af 914 340 siden folketællingen i aaret 1895.

Havnearbeider er foretaget med iver og særlig i følgende havne: Veracruz, Tampico, Coatzacoalcos, Salina Cruz, Manzanillo, Mazatlan og Altata.

Bankernes kassebeholdning overskrider det foregaaende halvaars med 11 millioner dollars, og som en naturlig følge heraf gik rentefoden tilbage til normal basis og er nu 7 til $7^1/_2$ pct. istedetfor tidligere 10 pct.

Frilagere er oprettet i byen Mexico, i Verazruz og i Progreso.

Gjenindførsel af sølv. Som følge af reduktionen af sølv har regjeringen ladet udgaa en lov, der tillader toldfri gjenindførsel af mexikansk sølv, naar dette er bestemt for myntning, og man tror, at denne forholdsregel vil medføre et heldigt resultat for det ædle metal.

Permanent udstilling. Regjeringen har afsluttet en kontrakt med d'hrr. Landero & Co. for etablering af en permanent udstilling, hvor saavel inden- som udenlandske varer vil blive udstillet for at give de respektive kjøbere et indtryk af disse.

Sukker. Den hele produktion af denne vare repræsenterer vel $ 7 000 000 pr. aar, hvilket i betragtning af landets gunstige betingelser for dyrkningen af denne artikel er et uforholdsmæssig lavt tal.

Bomuldsindustrien. Den store mængde fabriker for denne industri, der langt overskrider det virkelige behov, har, som jeg ogsaa paapegede i min sidste beretning, øvet en meget trykkende indflydelse paa den kapital, der er interesseret i samme, og aktierne i næsten alle foretagender af den sort er gaaet betydelig ned. Den høie pris paa raamaterialet har ogsaa virket trykkende paa denne industri, saaat ca. 40 fabriker har været tvunget til at lukke.

Priserne for raa bomuld var $ 24.00 for indenlandsk og $ 25.00 for amerikansk mod resp. $ 18.00 og $ 19.00 i tidligere aar.

De overflødige lagere af fabrikerede bomuldsvarer har vakt tanken om export til Central- og Sydamerika, og skridt i den retning er nu ogsaa blevet taget.

Washington.

Aarsberetning for aaret 1901 fra Hans Majestæts minister, fungerende generalkonsul A. Grip, dateret 13de marts 1902.

Værdien af de fra de Forenede Stater i aaret 1901 udførte varer udgjorde 1 465 millioner doll., medens den i aaret 1900 opgik til 1 478 millioner doll. Der er blevet gjort meget væsen af denne nedgang, men formentlig uden egentlig grund; det er saaledes blevet antaget, at den amerikanske industri allerede skulde have naaet sit højdepunkt og altsaa nu skulde begynde at dale; men andre mere karakteristiske fakta viser vel just det modsatte; desuden er landets befolkning fremdeles stigende og vil vel vedblive at være det endnu i adskillige aarhundreder; med befolkningen vil ogsaa industrien stadig vokse, og man staar nu alene ved begyndelsen af landets økonomiske og industrielle udvikling, hvor betydelig denne end for tiden er. I aaret 1900 ansaaes værdien af den industrielle produktion for at udgjøre 15 000 millioner doll.; for aaret 1850 ansloges den til kun 1 000 millioner doll.; veksten kan synes overordentlig, men den er dog kun en følge af naturlige aarsager, og disse kan sammenfattes i faa ord: Siden aaret 1850 er befolkningen tiltaget fra 23 til henved 80 millioner; landets bebyggelse er først nu for alvor begyndt, da fremtiden sandsynligvis vil opvise indbyggerantal af mange hundreder af millioner; landet har en udmerket jordbund, der ogsaa er rig paa mineralier; og endelig, hvad der maaske er det vigtigste, er landet hovedsagelig koloniseret og befolket af de mest intelligente og de mest arbeidsomme af de europæiske racer. Den ovennævnte tilsyneladende nedgang i exportværdien behøver ikke engang at være virkelig; den kan maaske hidrøre fra, at de forskjellige toldembedsmænd, som angiver værdierne, har kalkuleret disse efter forskjellige maalestokke; de mange streiker under aaret kan paa den anden side have været en reel grund til formindskelsen. Men om den tilsammenlagte værdi er ringere, saa er paa den anden side antallet af de varer, som nu sendes til Europa, større; ikke alene exporteres der, som allerede forud under mange aar, arbeidsbesparende maskiner og værktøi, men blandt andre varer, som udføres, kan nævnes skotøi, andre lædervarer, hatte, færdige klæder, guttaperkavarer, møbler og husgeraad, jernvarer, knive, konserver, glasvarer, ure, videnskabelige apparater, elektriske do., bomulds-, uld- og silkevarer. Som exempel paa omvendte forholde kananføres, at silketøier nu udføres fra de Forenede Stater til Frankrige og blikplader til Wales. De Forenede Staters industrielle opsving i de to sidste aartier har vakt stor opsigt i de forskjellige europæiske lande, og man synes især at forbauses over, at Amerika trods sin høiere arbeidsløn kan optræde som konkurrent paa Europas markeder. Ogsaa her ser man imidlertid kun naturlige virkninger af klare aarsager. Da alt er nyt i de Forenede Stater, kan man bygge enhver fabrik og dens anlæg efter de nyeste og mest arbeids-

besparende methoder; dertil er produktet, der udgaar fra fabriken, sterkt beskyttet mod udenlandsk konkurrence, og denne beskyttelse har her mere betydning end i de mindre europæiske lande af den grund, at det indenlandske marked her har at forsyne et antal kunder, som nu udgjør henved 80 millioner og aarlig tiltager; om man sammenligner saadanne forhold som f. ex. de norske og svenske, vil det straks blive indlysende, hvor ganske anderledes den amerikanske fabrikant er stillet end den norske eller den svenske med kun 2 eller 5 millioner som nærmeste kunder.

Aaret har været i høi grad fordelagtigt for handel og industri, og saavel kapital som arbeide har virket under gunstige forholde og med god fordel. Derimod har ikke agerbruget havt noget gyldent aar; alene hvedehøsten var rigere end under foregaaende aar; men saavel mais- som havrehøsten naaede ikke paa langt nær op til de senere aars afkastning; bomuldshøsten stod ogsaa tilbage for de nærmest foregaaende aar.

Af agerbrugsprodukter høstedes der i de Forenede Stater:

	Mill. bushels.	Mill. bushels.	Mill. bushels.
I 1901 . . .	700 hvede,	1 360 mais,	660 havre,
- 1900 . . .	522 —	2 105 —	809 —
- 1899 . . .	547 —	2 100 —	790 —
- 1898 . . .	675 —	1 924 —	731 —
- 1897 . . .	530 —	1 903 —	699 —
- 1896 . . .	428 —	2 283 —	707 —
- 1895 . . .	425 —	2 150 —	825 —
- 1894 . . .	460 —	1 200 —	662 —
- 1893 . . .	400 —	1 650 —	641 —
- 1892 . . .	516 —	1 628 —	661 —
- 1891 . . .	612 —	2 060 —	738 —

Den samlede værdi af aarets indførsel udgjorde 880 millioner doll. mod 829 i aaret 1900.

De vigtigste indførselsartikler under aaret var:

Sukker til en værdi af 80 mill. doll. mod 92 mill. doll. i aaret 1900, 107 mill. i aaret 1899 og 78 mill. i aaret 1898. Af det samlede kvantum indførtes der for 30 mill. fra Cuba, for 14 mill. fra Ostindien, for 8 mill. fra Tyskland mod 17 mill. i aaret 1900;

Kaffe til en værdi af 70 mill. mod 60 mill. i aaret 1900 og 56 mill. i aaret 1899. Brasilien er fremdeles den største afskiber af denne vare, idet værdien for dette lands vedkommende gaar op til 51 mill. doll.; fra det øvrige Sydamerika hidsendtes kaffe for 7 mill., fra Centralamerika ogsaa for 7 mill., fra Mexiko for 2 mill. og fra Ostindien for 1 200 000 doll.;

Silke og silkevarer til en værdi af 69 mill. doll. mod 62 mill. i aaret 1900, 69 mill. i aaret 1899 og 52 mill. i aaret 1898;

Uld og uldvarer til en værdi af 29 mill. doll. mod 34 mill. i aaret 1900, 31 mill. i aaret 1899 og 27 i aaret 1898;

Farver, kemiske stoffe og lægemidler til en værdi af 57 mill. doll. mod 54 mill. i aaret 1900, 48 mill. i aaret 1899 og 42 i aaret 1898;

Huder til en værdi af 56 mill. doll. mod 52 i aaret 1900, 51 i aaret 1899 og 40 mill. i aaret i 1898;

Bomuld og bomuldsvarer til en værdi af 50 mill. mod 50 ogsaa i aaret 1900, 34 i aaret 1899 og ligesaa 34 i aaret 1898. Til dette bomuldsproduktionens hovedland indførtes der for 7 mill. doll. fra Egypten; den egyptiske bomuld synes at have flere fordele fremfor den amerikanske; blandt andet giver den det deraf forarbeidede tøi et mere silkeagtigt udseende;

Guttaperka til en værdi af 29 mill. doll. mod samme kvantum i aaret 1900;

Jern og staalvarer til en værdi af 26 mill. doll. mod 25 mill. i aaret 1900, 16 mill. i aaret 1899 og 12 mill. i aaret 1898; heraf indførtes uforarbeidet jern og staal for 5.3 mill. doll., maskiner for 2.9 mill. og knive for 1.7 mill.;

Træ og Trævarer til en værdi af 22 mill. doll. mod 20 mill. i aaret 1900, 25 i aaret 1899 og 14 i aaret 1898;

Træmasse indførtes til en værdi af 1 600 000 doll. mod 2 300 000 i aaret 1900; heraf kom for 1 100 000 fra Kanada;

The til en værdi af 9 mill. doll. mod 12 mill. i aaret 1900, 11 og 9 mill. i aarene 1899 og 1898;

Lædervarer indførtes til en værdi af 12 mill. mod 13 i aaret 1900, samt 12 og 6 mill. i aarene 1899 og 1898.

De vigtigste udførselsartikler var:

Kornprodukter til en værdi af 276 mill. doll. mod 251 i aaret 1900, 270 i aaret 1899 og 318 i 1898; heraf hvede og hvedemel for 201 mill. mod 139 i aaret 1900, 151 i aaret 1899 og 202 i aaret 1898, — mais for 50 mill. mod 84 i aaret 1900, 83 og 79 i aarene 1899 og 1898, — havre 9 mill. mod 10 i aaret 1900, 13 og 16 i aarene 1899 og 1898;

England er fremdeles den vigtigste kunde med hensyn til hvede, idet 103 mill. doll. af de ovennævnte 276 kommer paa dets part;

Bomuld til en værdi af 301 mill. doll. mod 314 i aaret 1900, 191 i aaret 1899 og 233 i aaret 1898; værdien af udført forarbeidet bomuld gik op til 26 mill. mod 21, 19 og 16 i de tre nærmest foregaaende aar;

Kjød og kjødprodukter til en værdi af 169 mill. doll. mod 181 i aaret 1900, 117 i aaret 1899 og 175 i aaret 1898; ogsaa her er England den vigtigste kjøber;

Jern og staalvarer til en værdi af 103 mill. doll. mod 130 i aaret 1900, 107 og 83 i aarene 1899 og 1898; blandt de mange smaaposter, som tilsammen udgjør ovennævnte sum, kan merkes: Staalskinner 8.6 mill. doll., laase 5.2 mill., verktøi 3.3 mill., elektriske maskiner 5.6 mill., lokomotiver 4 mill., typewriters 2.9 mill.

Mineraloljer til en værdi af 73 mill. doll. mod 74 i aaret 1900;

Træ og trævarer til en værdi af 49 mill. doll. mod 53 i aaret 1900;

Læder og lædervarer til en værdi af 29 mill. doll. mod 27 i aaret 1900; heraf færdigt skotøi til en værdi af 5.9 mill. mod 4.6 mill. i aaret 1900;

Tobak til en værdi af 32 mill. doll. mod 33 i aaret 1900, 35 og 29 i aarene 1899 og 1898;

Frugt til en værdi af 8.3 mill. doll. mod 11 i aaret 1900, 10 og 9 i aarene 1899 og 1898.

Af den samlede udførsel transporteredes der varer for 65.5 mill. doll. i indenlandske skibe, for 1 247 mill. i udenlandske fartøier;

heraf førtes	der	i	britiske	skibe	for	. . .	878	mill. doll.,
—„—	„	i	tyske	„	„	. . .	144	—„—
—„—	„	i	norske	„	„	. . .	36	—„—
—„—	„	i	hollandske	„	„	. . .	35	—„—
—„—	„	i	franske	„	„	. . .	22	—„—

Af de indførte varer kom der en værdi af 82 mill. paa indenlandske skibe, 728 mill. doll. paa udenlandske;

heraf kom	der	i	britiske	skibe	for	. . .	441	mill. doll.,
—„—	„	i	tyske	„	„	. . .	101	—„—
—„—	„	i	franske	„	„	. . .	57	—„—
—„—	„	i	norske	„	„	. . .	30	—„—
—„—	„	i	hollandske	„	„	. . .	30	—„—

Vareomsætningen med de vigtigere lande var under aaret, som følger:

	Indførsel fra:		Udførsel til:	
Storbritannien	155 290 000	doll.	598 760 000	doll.
Tyskland	99 900 000	„	184 670 000	„
Frankrige	81 300 000	„	78 400 000	„
Holland	21 370 000	„	85 600 000	„
Italien	27 630 000	„	34 040 000	„
Belgien	14 910 000	„	51 440 000	„
Rusland	7 200 000	„	6 490 000	„
Norge og Sverige .	3 582 000	„	11 088 000	„
Danmark	661 000	„	18 480 000	„
Mexiko	35 000 000	„	36 000 000	„
Kanada	45 300 000	„	107 490 000	„
Kina	18 100 000	„	18 170 000	„
Japan	36 800 000	„	21 100 000	„

I henhold til de oven angivne tal oversteg værdien af udførslen værdien af indførslen med ikke mindre end 664 592 000 doll., man skulde altsaa have kunnet vente at finde en guldindførsel, som nogenlunde svarede til denne enorme handelsbalance; i stedet derfor finder man, at der udførtes guld til et beløb af nærved 3 mill. dollars; sølv udførtes til en værdi af $24^1/_2$ mill. doll.

En for de Forenede Stater ny næring, der sikkerlig om ikke længe vil udvikle sig i uventet maalestok, er avlingen af sukkerroer; lige til de sidste aar har de Forenede Stater indført næsten alt sit sukker fra udlandet; men sukkerroen synes at trives udmerket i den frugtbare amerikanske jordbund, og da bedriften er vel beskyttet ved høi told mod den udenlandske konkurrance, er der neppe nogen tvil om, at landet i en ikke altfor fjern fremtid selv vil producere alt det sukker, det behøver. Den sidste høst af produktet gik op til 185 000 tons mod 77 000 i aarene 1900—1901, altsaa en forøgelse af 140 pct. under et eneste aar. Det er især staten Michigan, som beskjæftiger sig med dyrkningen af roen; flere kapitalsterke selskaber er i aarets løb blevet dannede for anlæg af de fabriker, som udvinder sukkeret.

Ifølge folketællingsopgaverne for aaret 1900 har forøgelsen af besætningerne af husdyr holdt skridt med forøgelsen af befolkningen; værdien af samtlige husdyr angives at være 3 200 millioner dollars. Der findes i landet ialt 16 900 000 heste — foruden 1 313 000 føl, 17 139 000 melkekjør, 15 330 000 kalve, 15 200 000 tyre, 1 300 000 okser, 17 100 000 kviger. Antallet af kjør og kviger, der opgjødes til slagtning, udgjorde $11^1/_2$ million. Antallet af faar er 62 millioner, af svin 63 millioner og af gjeder 1.8 million.

En sag, som vedbliver at vække opmerksomhed i unionens havne, er New Yorks tilbagegang som centrum for landets udførsel. I de sidste 20 aar er New Yorks udførselstonnage faldt fra 7 400 000 tons til 7 200 000, medens den i alle de andre atlantiske havne er vokset fra 4 millioner til noget over 6 millioner; med andre ord: New York har i 20 aar tabt 200 000 tons, medens de øvrige havne ved Atlanterhavet har vundet over 2 millioner. Ogsaa New Orleans har vundet 823 000 tons som exporthavn i det samme tidsrum.

Under aaret ankom der 522 000 indvandrere mod 472 000 i aaret 1900 og 361 000 i aaret 1899.

Af det opgivne antal var 24 800 fra Sverige, mod 20 700 i aaret 1900, og 13 400 fra Norge, mod 11 000 i aaret 1900.

Af andre nationaliteter ankom der:

143 000 italienere,
133 000 fra Østerrige-Ungarn,
87 000 fra Rusland,
45 000 fra det britiske rige,
22 000 tyskere.

Af ovenstaaende talopgaver fremgaar det, at engelskmænd og tyskere, som i ældre dage udgjorde hovedkontingenten af indvandrerne, nu kun indtager 4de og 6te plads.

Gjennem det herværende embede er der i aarets løb, til fordel for nordmænd og svensker, blevet oppebaaret og hjemsendt et sammenlagt beløb af kr. 196 456.33

heraf sendtes til Norge i 38 poster . . . . . „ 58 476.56
og til Sverige i 41 — . . . . . „ 137 979.77

Det beløb, som hjemsendtes i aaret 1900, udgjorde kr. 111 590.68.

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

„Ifølge opgave fra toldvæsenet er der fra de forenede riger i aaret 1901 blevet indført til Chicago: Bøger og musikalier til en værdi af 18 700 doll., ansjos for 16 655 doll., sild for 34 308 doll., makrel for 24 810 doll., alle andre sorter fisk for 65 911 doll., jern og staal for 52 559 doll., handsker for 6 492 doll., papir for 4 600 doll., ost for 5 509 doll. og fyrstikker for 580 doll.

Norsk sild er ikke blevet efterspurgt saa meget, som man ventede, og har desuden en sterk konkurrent i den hollandske vare.

Makrel, især fra Stavanger, har fundet god og stadig afsætning, da kvaliteten har været god og prisen rimelig.

Røgede sardiner af god kvalitet har fundet god afsætning og falder mere i smag end hidtil.

Ludefisk har ikke under aaret fundet noget nævneværdigt marked.

Gjedost og gammelost finder fremdeles god afsætning, dog især gjedost af god kvalitet.

Efter fiskeboller har der under aaret været en stigende efterspørgsel.

Ansjos er fremdeles meget eftersøgt, dog kun de bedste kvaliteter deraf; det anbefales de norske producenter at vise stor omhu ved valget af raavaren og dens nedlægning".

Dresden.

Aarsberetning for aaret 1901 fra konstitueret generalkonsul A. Belfrage, dateret marts 1902.

De vanskeligheder, som allerede i aaret 1900 saavel paa pengemarkedet som inden industrien i Tyskland, resp. Sachsen, gjorde sig merkbare, forøgedes betydelig i det forløbne aar. Produktionen, som ved udvidelsen af allerede igangværende og oprettelsen af nye fabriker i høi grad forøgedes, kunde hverken paa det indenlandske eller paa det udenlandske marked finde tilstrækkelig afsætning, saaat næsten alle industribrancher havde at kjæmpe med nedadgaaende priser og vanskeligheder ved afsætningen af sine frembringelser.

Paa det politiske omraade begyndte ved undertrykkelsen af uroligheder i Kina normale forholde med hensyn til dette rige atter at indtræde, men gjenoprettelsen af fredelige tilstande i Sydafrika, hvoraf den tyske export venter sig store fordele, er endnu ikke blevet til virkelighed.

Den økonomiske stilling i almindelighed, som under indflydelse af ovennævnte fakta har gestaltet sig temmelig ugunstig, forværredes end yderligere i løbet af sommeren ved den akute krise paa pengemarkedet. Bankinstitutionen „Creditanstalt für Industri und Handel" i Dresden, som i forhold til sin aktiekapital og disponible midler i almindelighed anbragte altfor store beløb i foretagender i den elektriske branche og med denne i nær forbindelse staaende virksomheder, saa sig nødsaget til at træde i likvidation.

Leipziger Bank i Leipzig styrtede kort derefter aldeles sammen paa grund af sin forbindelse med det bekjendte „Trebertrocknungsgesellschaft" i Cassel, Sächsische Handelsbank i Dresden traadte i likvidation, og Spar- und Vorschuss-Bank, ligeledes i Dresden, maatte gjøre konkurs.

For en stor mængde fabriker og industrielle foretagender, som havde staaet i nær forbindelse med disse banker, indtraadte økonomiske vanskeligheder, da de ikke længere fik disponere over den kredit, som de tidligere havde nydt hos nævnte bankindretninger, og krisen tog derved en uanet og temmelig skjæbnesvanger udstrækning ogsaa paa det industrielle omraade. Først mod slutningen af aaret indtraadte en vis ro. Et fremtrædende træk i det forløbne aar danner den ved stagnationen i handel og vandel og prisfaldet paa næsten alle varer let forklarlige, abnormt rigelige pengetilgang og den paa grund heraf faldende laanerente.

Bankrenten var gjennemsnitlig 4.1 pct. mod 5.339 pct. i aaret 1900 og lombardrenten 4.252 pct. mod 6.339 pct. i aaret 1900.

Elektricitetsselskaber.

Af de industripapirer, som i det forløbne aar mest maatte lide ved kursfald, er først og fremst elektricitetsaktier at nævne. Grunden hertil er imidlertid udelukkende at søge i slet financiel ledelse af enkelte etablissementer, og at den elektriske industri i almindelighed eier tilstrækkelig livskraft og alle udviklingsmuligheder, viser ikke alene statistiken, men ogsaa hele maskinindustriens storartede fremskridt, som blot har været mulige ved elektricitetens hjælp. Mangesidigheden i anvendelsen af elektrisk kraft gjør ogsaa, at denne industri mere end kanske nogen anden har fremtiden for sig, og den pessimistiske opfatning, som i den senere tid har gjort sig gjældende hos den tyske almenhed netop med hensyn til pengeplacering i aktier i denne branche, vil være af kort varighed.

Bryggerier.

Ved industriens almindelige tilbagegang og den formindskede byggevirksomhed var omsætningen i flaskeøl og svagdrikke mindre, hvorimod konsumtionen af sterkere ølsorter viste sig stigende. Uden indflydelse paa de financielle resultater var heller ikke de under aarets første del raadende høie kulpriser og arbeidslønninger.

Symaskinindustrien.

Den allerede nu sterke amerikanske konkurrence i symaskiner truer ved den foreslaaede lave told i den nye tyske toldtarif med at blive til ret stor skade for den tyske, resp. den sachsiske, symaskinindustri.

Fra fagkredse skrives herom bl. a.: „Skjønt der i Tyskland findes en mængde fremragende symaskinfabriker, og Tyskland i denne artikel har en betydelig export at opvise, lykkes det dog amerikanerne, særlig det kapitalsterke Singer Manufacturing Company i Newyork, ved et helt eiendommeligt system af fordele, som bydes kjøberne, saavelsom ved dets talrige detailforretninger, at afsætte et betydeligt antal af disse symaskiner i Tyskland. Om de nu foreslaaede toldsatser gaar igjennem, kan Amerika fremdeles oversvømme Tyskland med sine symaskiner, hvorved de tyske fabriker, kjøbmænd og arbeidere i denne branche vil komme til at lide, idet den tyske producent af symaskiner bliver saagodtsom udestængt fra Amerika".

Maskinindustrien.

Efter forholdsvis gode aar har denne industri i det forløbne forretningsaar maattet lide under en temmelig sterk tilbagegang. Høie kul- og raamaterialpriser samt vigende noteringer paa færdige fabrikater paa grund af formindsket foretagsomhed og usikkerhed samt overproduktion turde udgjøre hovedaarsagerne. En liden bedring har dog mod slutningen af aaret kunnet konstateres, og har samme nok forudsætninger for at kunne fortsætte, naar engang ujevnhederne i prisen paa raamateriale og færdige fabrikater er blevet udjevnet.

Papir.

Resultatet af fabrikationen i denne branche i aaret 1901 var ikke saa gunstigt som for aaret 1900 paa grund af den abnormt sterke tørke, hvorved træmasse steg betydelig i pris. De høie konjunkturer i papirbranchen ophørte i april 1901.

Fotografipapir.

Forretningerne her var i aaret 1901 som i 1900 meget livlige, men aftog mod aarsskiftet paa grund af de daarlige tider i almindelighed, hvilke ogsaa virkede skadelig paa kjøbeevnen hos kunderne inden denne industrigren.

Mølleindustrien.

Afsætningen af mel og klid var tilfredsstillende; desuagtet blev hovedresultatet af aarskampagnen i almindelighed ikke saa god, som man havde ventet, hovedsagelig beroende paa de ugunstige salgs- og indkjøbspriser. Hveden steg helt uventet betydelig i pris paa grund af den i januar over hele Tyskland indtrufne frost.

Presgjærfabrikationen.

Paa grund af, at presgjærfabrikernes bestræbelser for at bringe istand en pris- og kvalitetskonvention fuldstændig strandede, gik prisen paa presgjær yderligere ned. Men ikke alene denne omstændighed, men ogsaa den, saavel af handlende som private fabrikanter anvendte fremgangsmaade mod lovens forskrift at blande ren presgjær, fremstillet af korn, med mindre gode eller værdiløse surrogater, virkede trykkende paa prisen.

Chokoladefabrikationen.

Det forløbne aar kan i almindelighed betragtes som ugunstigt. De overordentlig høie priser paa raakakao, mandler, sukker, som ved et kartell dreves op 15 pct., ligesom paa bimaterialier, som papir, staniol, æsker etc., samt endelig de høie kulpriser indvirkede skadelig paa fortjenesten, og da salgsprisen ikke i samme forhold kunde forhøies, maatte man arbeide med liden gevinst.

Gardinvæverierne.

Denne branche var godt sysselsat, og turde resultatet overtræffe fjoraarets, særlig som følge af de lavere bomuldspriser, som muliggjorde billigere indkjøb af raaproduktet.

Virkvareindustrien.

Priserne i denne branche viste en nedadgaaende tendens, hvilket imidlertid havde den virkning, at ret betydelige forretninger kom i stand til Amerika og England. Saadan som markedet i almindelighed laa under aaret 1901, var fordelen paa kjøberens side. Paa handsker indløb forholdsvis ubetydelige ordres. I glacéhandsker var forretningerne saa flaue, at hele fabriker maatte lukkes i paavente af bedre tider. Mod slutningen af aaret klagedes over, at de store ordres og efterbestillinger fra kontinentet udeblev.

Pianofortefabrikationen.

Virksomheden inden denne branche var tilfredsstillende.

Spinderier og væverier.

I det store og hele kan virksomheden i disse brancher betegnes som retilfredsstillende. I herrebeklædningsbranchen forelaa store ordres i finere kamt garn, kamgarn—melange og moulinetgarn, hvormed fabrikerne var fuldt optagne.

Velocipeder.

Den unaturlige konkurrence, som i de senere aar ved tilkomsten af stadig flere og flere fabriker er opstaaet inden denne branche, havde tilfølge, at priserne paa færdig vare trykkedes meningsløst ned og gav liden fortjeneste, ja ofte tab for tilvirkerne. Da desuden mange af disse maatte forarbeide dyrt indkjøbt raamateriale, blev situationen ved den almindelige forretningskrises indtræden i juni for en del fabriker uholdbar, saaat de dels maatte gjøre konkurs, dels skride til reduktion af aktiekapitalen under ret store ofre fra aktieeiernes side. Hvorvidt denne rensning inden branchen kan blive til fordel for de tilbagestaaende, er det endnu umuligt at afgjøre, da den almindelige forretningsstilling endnu er meget usikker og fremtiden vanskelig at forudse.

Blandt herværende fabriker har Aktien-Gesellschaft Panzerkassen, Fahrrad- und Maschinen-Fabriken (vorm. H. W. Schladitz) samt Seidel & Naumann exporteret ikke ubetydeligt til Skandinavien.

Kul.

Efter en seksaarig periode med langsomt, men stadig stigende priser naaede haussen i kul i første kvartal af foregaaende aar, mod slutningen understøttet af en vedvarende streng vinter, sit højdepunkt, og derpaa fulgte paa grund af daarlige tider for en hel mængde vigtige industrigrene paafaldende hurtig reducerede priser. Ved formindsket efterspørgsel voksede kulforraadene maaned for maaned, og man søgte derfor at indskrænke ophobninger af kullagrene dels ved indskrænkning af driften dels ved nødvendige, men hidtil opsatte reparationsarbeider. Herved er vistnok produktionsomkostningerne steget noget, men desuagtet viser driften i sin helhed ret bemerkelsesværdige resultater.

Den sachsiske exportforening,

(Export-Verein für das Königreich Sachsen), Niedergraben no. 5, Dresden, har nylig udsendt sin nye, righoldige adressebog over den vidtomfattende sachsisk-thüringske industri. For importører og andre, som ønsker at forskrive varer fra udlandet, turde denne publikation være af stor nytte, og den erholdes gratis, naar man henvender sig direkte til foreningen under ovenstaaende adresse. Foreningen, hvis opgave er at føre sammen kjøber og sælger og forøvrigt som mellemmand at staa til tjeneste i alle henseender, meddeler ogsaa adresser paa firmaer, soliditetsoplysninger om firmaer m. m., og har her erhvervet sig et stort ry langt ud over Sachsens grænser som en særdeles tilforladelig og reel institution.

Husflidens venner.

Fra Stockholm blev der i begyndelsen af december 1901 paa initiativ af hr. professor Schumann, redaktør i herværende „Dresdner Anzeiger", i Dresden arrangeret en udstilling af udsøgte haandarbeider af egen tilvirkning, der var talrig besøgt, og som ved de ret mange salg i økonomisk henseende ikke faldt ilde ud.

Til fordel for udstillingen stillede herr Geheime Commerzienrath Victor Hahn i sin centralt beliggende bankbygning et tilfældigvis udisponeret lokale afgiftsfrit til disposition, hvorved omkostningerne ikke uvæsentlig reduceredes.

Havneforhold etc. i Santos.

Skrivelse fra generalkonsulatet i Rio de Janeiro, dateret 21de februar 1902.

Den, som i aarene 1892 og 1893 besøgte Santos og saa den stinkende strand fra den engelske jernbanes brygge til toldboden, lægterne, der urørligen laa fulde af varer, og godset, af de aller forskjelligste sorter, fra tøier, fine jern- og staalvarer, sukker og mel til trævarer, der, allerede beskadiget, var oplosset langs havnegaden under aaben himmel, fordi der ikke fandtes magasinrum til at opbevare det eller jernbanemateriel nok til at transportere det

videre, vil med glad forundring iagttage, hvilken forbedring havnetrafiken siden den tid er undergaaet.

Selskabet „Companhia Docas de Santos", som i aarene 1892 og 1893 havde begyndt arbeidet paa kaien udenfor toldboden, har nu den hele strækning fra denne til bortenfor det punkt, hvor den engelske jernbanes brygge laa, fuldt færdig. Det er et med brasiliansk (og maaske nogen udenlandsk) kapital dannet selskab, der har anvendt udenlandske og brasilianske ingeniører. Dets kapital er 80 millioner milreis, dets aktier (à 200 milreis) staar i 230, og det giver regelmæssig et aarsudbytte af 12 pct. For øieblikket er det saaledes et exempel paa, at brasiliansk kapital kan blive heldig anlagt, ordentlig bestyret og trods krise og trykkede handelsforholde give sikkert udbytte.

Selskabet er nu ifærd med fortsættelsen af kaien, i retning fra toldboden til de to smaa høider, Outeirinhos, henimod udløbet af havnen. Derved vil ved opfyldning indvindes en strækning strand, der bliver selskabets eiendom. Denne strækning kai vil blive ligesaa lang som den nu færdige og saaledes afhjælpe en kommende, livligere færdsels behov.

Anordningerne for losning og lastning er nu praktiske og heldige og sparer tid og arbeide. Fartøierne, selv postdamperne og de store lastedampere, lægger næsten straks ved ankomsten ind til kaien, den ene bag den anden. Kraner, anbragte langs henad denne, flytbare eller faste, drevne ved hydraulisk kraft (ved anlæggets fortsættelse vil elektrisk kraft blive indført), tager godset fra skibets dæk og flytter det over enten til jernbanevogn, der løber paa de paa kaien anbragte spor — forsaavidt godset kan fortoldes „sobre agua" —, eller ind i de henad kaien staaende vareskur, hvor varerne opbevares og toldbehandles, og hvorfra de lastes over til jernbanevogne paa skurets modsatte side ind mod byen.

Nævnte kraner er større eller mindre. De større løfter forskjellige antal tons. Selskabet har for det tungeste gods flydende kraner, som kan løfte optil 80 tons. Vareskurene er af ensartet konstruktion, let byggede (saasom den opfyldte grund endnu ikke taaler altfor stor belastning) og forsynede med jernbanespor i gulvet og med en anordning af smaa løfteindretninger og kraner, der flytter sig paa skinner paa bjælker under taget, til at løfte, flytte og indlaste varerne.

Idet toldklareringen nu udføres i selskabets vareskur eller paa dets kai, og varerne ikke forlader disse lokaliteter, inden toldbehandlingen er udført og tolden betalt, danner selskabet en garanti ogsaa for statskassen. Misbrug ligeoverfor fiscus, hvilke maaske i ældre tid forekom i havnen, vil saaledes nu vanskeligere eller slet ikke kunne finde sted.

Toldboden, der fremdeles staar, er nu indskrænket til kontorer og har ikke længere egne varehuse. Samtidig med at sikre tolderlæggelsen oppebærer selskabet de afgifter af fartøier og varer, hvortil det efter sin koncession er berettiget. Disse afgifter er ret høie, men det kan ikke nægtes, at de opveies ved den hurtige og greie behandling, hvorved fartøiet ved kaiens side og paa sikker fortøiningsgrund bliver fri for sin last eller faar saadan indtaget. Fartøiet kan nu blive færdigt til afgang paa maaske saamange uger, som det før brugte maaneder. Samtidig har kaierne utvilsomt forbedret sundhedstilstanden i havnen, og fartøierne, der udfører sit arbeide, er derved i saameget mindre grad udsatte for sygdom ombord end før. Den dyndede, raadne strand er forsvundet, generationers affald, der nødvendigvis indeholdt sygdomsspirer, er bortskaffet fra bunden ved kaien gjennem mudringerne; til opfyldningen er brugt grus og jord, hentet fra høiderne rundt omkring, og som ved sin frihed for

baciller ogsaa befordrer hygienen. Til at forbedre sundhedstilstanden har iøvrigt ogsaa det forbedrede kloakvæsen bidraget, hvortil der er gjort store opofrelser af staten Sao Paulo.

Der er mellem Santos' handelsstand enighed om, at kaierne og varehusene har lettet og ophjulpet byens trafik. Som nævnt er afgifterne ikke billige, men expeditionens hurtighed, varernes greiere toldklarering og bedre behandling og de øvrige lettelser, der hidrører fra, at kaiselskabets virksomhed staar i nær forbindelse med den engelske jernbanes, saa at varerne indlastede ved selskabets varehuse i jernbanens godsvogne nu kan gaa lige til Sao Paulo (eller videre til Jundiahy) uden videre omlastning, turde mere end opveie afgifterne. Dette vil falde i øinene for den, der saa godsets kjøring paa vogne fra toldboden til jernbanen og kampen om at komme frem der i gamle dage.

Det er ogsaa med tilfredsstillelse, man gjenser den engelske jernbane og sammenligner den med udseendet for 10 aar siden. Stationen i Santos er vistnok ikke ombygget, men dens indretninger forbedret, og talrigheden af spor omkring den viser, at man har forberedt sig paa ganske anden rørelse og trakfik, end hvad den i hin tid magtede.

Det var i Santos' handelskredse opfatningen, at med de forbedringer, som nu er foretagne i den engelske jernbane (Sao Paulo Railway Co.) og den hjælp, kaikompagniet repræsenterer, skal man i en længere aarrække være sikret mod overraskelser i retning af trafikhindringer eller trafikstandsning, saadanne som aarene 1891 og 1892 frembød. Sorocabanajernbanen og Mogyanajernbanen har ret til at forlænge sine linjer til Santos, men ingen af disse kompagnier har hidtil villet eller kunnet iværksætte dette. Den engelske bane er saaledes fremdeles hovedaaren for indførslen over Santos til Sao Paulo.

Ihvorvel der i de sidste aar har været trykkede tider, maa virksomheden i Santos' havn dog siges at have været betydelig. Derved erindres, at Santos ikke alene er en vigtig importplads, men at den er den vigtigste udgangsport for staten Sao Paulo's udførsel. I aaret 1901 ankom der 843 dampskibe (137 tyske, 15 østerrigske, 4 argentinske, 6 belgiske, 306 brasilianske, 95 franske, 21 spanske, 65 italienske, 193 engelske, 1 norsk) dr. 1 225 514 reg.-tons, og afgik 828 dampskibe, dr. 1 197 903 tons; der ankom ligeledes 73 seilskibe (2 tyske, 4 amerikanske, 45 brasilianske, 2 danske, 1 spansk, 10 engelske, 1 russisk, 8 norske og svenske) dr. 16 958 tons og afgik 72 dr. 16 738 tons. Med disse skibe ankom der som passagerer 3 577 brasilianere, 20 257 udlændinge og 49 988 immigranter, og afreiste 2 425 brasilianere og 37 544 udlændinge.

Hvad varetrafiken angaar, modtoges i kaiselskabets vareskur 5 515 472 kolli, af hvilke 4 161 230 i direkte import, veiende 263 589 640 kg., og 1 414 242 kolli i kystfart, veiende 97 763 060 kg., samt desuden 164 766 200 kg. „varer „a granel" (der styrtes løse i rummet som f. ex. salt, kul) i direkte indførsel og 6 823 280 kg. i kystfart. Heraf toldklareredes 4 066 571 kolli ankomne i direkte import og 1 399 907 i kystfart foruden nævnte „mercadoria a granel". I deposito og ventende paa toldklarering forblev 48 994 kolli og 7 186, som betragtedes som abandonnerede.

Denne indførsel angives at repræsentere en officiel værdi af ca. 92 millioner milreis, og tolden deraf angives til ca. 29 millioner, hvortil kommer afgifterne til kaiselskabet.

Ved kaierne blev i aaret 1901 lastet 46 829 waggoner varer, repræsenterende en vegt af 513 311 728 kg. Heraf var 141 820 410 kg. kul, 29 235 420 kg. salt og 1 267 121 kg. støbejernsgods. Samtidig fremkom fra det indre til kaiselskabets varehuse 9 197 waggoner varer, repræsenterende

66 791 035 kg., hvilke tildels var bestemte til udførsel, men dog tildels ogsaa til fordeling eller forbrug i Santos.

Udførslen fra Santos er væsentlig kaffe. Denne udførsel er i de sidste aar steget jevnt. Det er paastaaet, at der i aaret 1901 blev udført over $9^1/_2$ million sække derfra. Da det meste deraf kommer fra det indre, skulde disse sække à 60 kg. for den engelske jernbane repræsentere et antal lastede waggoner (à 8 tons) af ca. 72 000 i et aar. Kaffeen gaar især til New York og Hamburg. Nu føres den væsentlig i dampskibe. Det er et langt skridt fra de smaa barke, brigger og skonnerter, som i gamle dage laa og lastede ved Santos' smaa pælebrygger, til oceandamperne, der nu fortøier ved kaien og ikke sjelden tager 80 000 sække kaffe i én ladning. Ja, én har engang endog taget 130 000.

Saltexporten fra Tunis.

Skrivelse fra konsul Hj. Rosenlund af 20de marts 1902.

Exporten af salt fra Tunis, som tidligere, skjønt blot i ringe grad, har fundet sted alene fra det i nærheden af Tunis beliggende saltverk, „Saline de la Soukkra", har i det forløbne aar taget ny fart ved den udskibning, som skeede fra et andet saltverk.

Det saltverk, som der her er tale om, og paa hvis exploitering koncession af den herværende regjering er meddelt firmaet Deiss & Demange frères, Mahdia, ligger paa østkysten af Tunis ved Ras-Dimas, nogle kilometer i nord for den lille by Mahdia.

Siden de i aarene 1899 og 1900 foretagne undersøgelser angaaende saltets kvalitet har givet et tilfredsstillende resultat, paabegyndtes exporten i aaret 1901.

Saltverkets aarlige produktion gaar nu op til ca. 10 000 tons, men beregnes i løbet af de nærmeste to à tre aar at kunne drives op til det dobbelte. Hidindtil er der exporteret omkring 8 000 tons. Transporten har udelukkende været besørget af norske fartøier, og med undtagelse af en ubetydelig kvantitet er hele exporten gaaet til Norge, saaledes som det fremgaar af følgende tabel over afskibningerne:

1901:	Lastet kvantitet.	Bestemmelsessted.
Pr. s/s. „Luna"	2 715 tons	Bergen.
„ s/v. „Nordland"	172 „	Island.
„ s/s. „St. Olaf"	2 695 „	Bergen.
1902:		
Pr. s/s. „Railton Dixon" . .	2 375 tons	Stavanger.

Lastningen foregaar ved pramme paa aaben red, og dette bevirker, at exportørerne ikke har villet gaa ind paa at stipulere større leverancekvantum end 250 tons pr. dag „weather permitting". Indtagningen af ladning har ogsaa gaaet ganske langsomt og arbeidet flere dage været hindret af ugunstigt veir.

Efter opgivende forankres fartøierne i en afstand af ca. 400 m. fra den prambrygge, hvor saltet lastes i lægterne.

En norsk dampskibsfører har meddelt konsulatet, at hans fartøi laa paa 7 favne vand, og at ankergrunden bestod af haard sand.

Da reden er særdeles sterkt udsat for sjø og forskjellige vinde, anser jeg det ikke tilraadeligt, at seilfartøier sendes derhen, da disse jo ikke er i besiddelse af midler til, om det behøves (f. ex. ved paalandsstorm), at stikke tilsjøs.

Exportørerne opgiver, at de pleier at sælge saltet for leverance ved fartøiets side, og at prisen for varens ombordbringelse i fartøiet vanlig er 0.50 frc. pr. ton.

De meddeler, at produktionen for de nærmeste maaneder allerede er solgt, hvorfor de ikke kan engagere sig før anstundende oktober, og at reflektanter paa salt kan henvende sig til koncessionærernes agenter, d'herrer Herlofsen & Co., 8 Rue de Copenhague, Paris.

Fiume.

Aarsberetning for aaret 1901 fra konsul A. F. Luppis, dateret 2den januar 1902.

Den norske skibsfart. Til Fiume ankom i aaret 1901 1 norsk dampskib dr. 1 484 tons og 1 seilskib dr. 1 464 tons med ladning samt 1 seilskib dr. 306 tons i ballast. Der afgik 1 dampskib dr. 1 743 tons og 1 seilskib dr. 306 tons med ladning samt 1 seilskib dr. 1 464 tons i ballast. Bruttofragterne udgjorde for de ankomne fartøier kr. 26 600.oo og for de afgaaede kr. 26 200.oo. Konsulatafgifterne af disse fartøier udgjorde kr 175.89. Havnen besøgtes af 3 svenske skibe til en samlet drægtighed af 2 531 tons, af hvilke erlagdes i konsulatafgifter kr. 160.72. Expeditionsafgifter i norske sager kr. 19.50.

Fiumes handel erfarede i det forløbne aar et opsving, specielt med hensyn til exporten af trælast til Frankrige og Algier, sukker til Indien og Amerika, byg til England og jernbanemateriel fra Budapest for Egypten. Af importartikler kan nævnes salpeter, bomuld, harpiks og nafta.

Havnearbeiderne fortsættes, og havnen vil nu blive ganske rummelig, istand til at yde plads for et stort antal dampere paa én gang.

Indhold: **Danzig** s. 65. — **Dresden** s. 88. — **Fiume** s. 96. — **Havneforhold etc. i Santos** s. 92. — **Konstantinopel** s. 49. — **Kønigsberg** s. 71. — **Mexico** s. 80. — **Saltexporten fra Tunis** s. 95. — **Washington** s. 83.

Johannes Bjørnstads bogtrykkeri.

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler m. m.
indkomne i aaret 1902.

Udgivet ved
No. 3. departementet for det indre, afdelingen for udenrigske sager, handel og sjøfart. 1902.

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

Kjøbenhavn.

Aarsberetning for aaret 1901 fra generalkonsul Adolf Berencreutz, dateret 25de marts 1902.

Den norske skibsfart i aaret 1901.

	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	3 558	127	68 709	143	72 267	3	765	21	9 266	24	10 031
Seilskibe	45	3 276	70	15 397	115	18 673	9	416	15	729	24	1 145
Sum	61	6 834	197	84 106	258	90 940	12	1 181	36	9 995	48	11 176
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	417	96 406	485	193 537	902	289 943	408	95 903	102	37 679	510	133 582
Seilskibe	247	9 751	225	40 428	472	50 179	57	3 004	34	4 457	91	7 461
Sum	664	106 157	710	233 965	1374	340 122	465	98 907	136	42 136	601	141 043
Totalsum af ladede fartøier	725	112 991	907	318 071	1632	431 062	477	100 088	172	52 131	649	152 219
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	4	889	4	889	70	32 946	52	29 715	122	62 661
Seilskibe	2	115	8	359	10	474	67	10 830	31	5 606	98	16 436
Sum	2	115	12	1 248	14	1 363	137	43 776	83	35 321	220	79 097
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	4	926	29	6 437	33	7 363	213	75 847	210	86 781	423	162 628
Seilskibe	1	41	27	1 492	28	1 533	326	32 262	76	12 022	402	44 284
Sum	5	967	56	7 929	61	8 896	539	108 109	286	98 803	825	206 912
Totalsum af ballastede fartøier	7	1 082	68	9 177	75	10 259	676	151 885	369	134 124	1045	286 009

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 3 641 463.00, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 899 075.00.

For ordre, reparation eller lignende anløb 17 norske fartøier dr. 8 569 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 5 472.39, ved vicekonsulsstationerne kr. 16 051.13; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 8 025.56. Af svenske skibe erlagdes ved hovedstationen kr. 10 728.37, ved vicekonsulsstationerne kr. 13 568.61; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 6 784.31. Ialt tilfaldt konsulskassen kr. 31 010.63.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen i norske sager kr. 842.25, i svenske sager kr. 2 923.

Skibsfarten.

Den norske skibsfart paa dette distrikt stillede sig i aaret 1901 saaledes:

I sammenligning med forholdet i aaret 1900 har den norske skibsfart udvist nedgang. Paa grund af de lave fragter var der vel neppe andet at vente.

Formindskelsen androg:

for ankomne skibe til . . . . . 270 dr. 35 137 tons og
„ afgaaede — „ . . . . . 283 „ 37 828 „

men viser sig for bruttofragterne for ankomne skibe særlig sterk, nemlig

kr. 1 364 723.00

hvorimod der var en opgang for afgaaede skibe af . . . „ 220 443.00

Total formindskelse kr. 1 144 280.00

Nærmere angivet var forholdet begge aar saaledes:

Ankomne fartøier.	1900. Antal.	1900. Tons.	1901. Antal.	1901. Tons.	Forøgelse. Antal.	Forøgelse. Tons.	Formindskelse. Antal.	Formindskelse. Tons.
Med ladning	1 900	467 833	1 632	431 062	—	—	268	36 771
I ballast . .	77	8 625	75	10 259	—	1 634	2	—
Sum	1 977	476 458	1 707	441 321	—	—	270	35 137
Afgaaede fartøier.								
Med ladning	636	131 786	649	152 219	13	20 433	—	—
I ballast .	1 341	344 270	1 045	286 009	—	—	296	58 261
Sum	1 977	476 056	1 694	438 228	—	—	283	37 828

Bruttofragter.								
Ankomne fartøier	kr.	5 006 186	kr.	3 641 463	kr.	—	kr.	1 364 723
Afgaaede do.	„	678 632	„	899 075	„	220 443	„	—

Mellem distriktets forskjellige konsulsstationer fordelte den norske skibsfart sig, som fremgaar af følgende tabel:

	1900.		1901.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Kjøbenhavn	322	98 026	272	92 303
Sjælland:				
Helsingør	30	10 818	28	8 887
Holbek	12	1 551	12	1 464
Kallundborg	31	11 578	23	7 994
Korsør	38	18 632	22	11 101
Nestved	24	4 614	38	7 108
Faxe	30	3 268	30	3 422
Møen:				
Stege	9	1 653	15	2 624
Falster:				
Nykjøbing	11	6 325	15	6 955
Lolland:				
Nakskov	23	5 515	25	6 119
Langeland:				
Rudkjøbing	3	525	7	1 189
Fyen:				
Svendborg	25	6 382	24	8 059
Nyborg	18	9 928	12	5 679
Odense	91	22 154	62	18 410
Bornholm:				
Rønne	16	2 769	14	2 048
Jylland:				
Kolding	14	4 267	21	6 524
Fredericia	19	9 388	17	7 050
Vejle	21	9 141	24	8 731
Horsens	22	6 849	30	8 601
Aarhus	66	26 986	73	32 823
Grenaa	8	1 947	9	1 345
Randers	58	12 117	40	10 379
Mariager	76	8 602	43	8 362
Aalborg	156	23 429	143	25 953
Skive	19	866	11	460
Lemvig	24	988	13	496
Thisted	24	640	26	710
Skagen	—	—	1	21
Frederikshavn	449	106 882	435	102 336
Esbjerg	32	6 769	37	5 514
Island:				
Akureyri	25	4 683	37	8 662
Overføres	1 696	427 292	1 559	411 329

Overført	1 696	427 292	1 559	411 329
Eskefjord	47	7 773	65	12 632
Isafjord	29	6 212	35	7 987
Reykjavik	31	5 290	48	9 373
Sum	1 803	446 567	1 707	441 321

Om den svenske skibsfart kan bidsættes de opgaver, som findes i følgende oversigt:

Ankomne fartøier.	1900. Antal.	1900. Tons.	1901. Antal.	1901. Tons.	Forøgelse. Antal.	Forøgelse. Tons.	Formindskelse. Antal.	Formindskelse. Tons.
Med ladning	5 012	664 602	5 740	1 334 431	728	669 829	—	—
I ballast . .	447	90 326	411	80 537	—	—	36	8 789
Sum	5 459	754 928	6 151	1 414 968	692	660 040	—	—
Afgaaede fartøier.								
Med ladning *)	1 942	401 605	3 102	1 077 256	1 160	675 651	—	—
I ballast . . *)	3 525	351 363	3 058	339 183	—	—	467	12 180
Sum	5 467	752 968	6 160	1 416 439	693	663 471	—	—

Bruttofragter.

Ankomne fartøier . .	kr. 3 683 694	kr. 3 188 332	kr. —	kr. 495 362
Afgaaede fartøier . .	„ 792 745	„ 815 892	„ 23 147	„ —

Om af- og tilgang af sjøfolk paa norske skibe i aaret 1901 oplyser følgende oversigt, som ogsaa optager forholdene paa svenske skibe:

Med norske skibe er der i aaret 1901 blevet paamønstret:

Paa generalkonsulatet	135	
Ved 13 af vicekonsulaterne	174	
		309 sjømænd.

Fra norske skibe er der blevet afmønstret:

Paa generalkonsulatet	236	
Ved de 13 vicekonsulater	170	
	406	—
Af rømninger fra norske skibe er anmeldt	3	—
Ialt	718	sjømænd.

*) Revideret.

Overført 718 sjømænd.

Paa generalkonsulatet og ved 13 af vicekonsulaterne er der med svenske skibe blevet

paamønstret	628	—
og afmønstret	827	—
rømt	6	—
Ialt	2 179	sjømænd.

Desuden er ifølge opgave fra et vicekonsulat, uden angivelse af nationaliteten

afmønstret	43		
paamønstret	23		
rømt	2		
	68	—	
Ialt	2 247	sjømænd.	

Nye skibsførere er antagne:

paa generalkonsulatet paa svenske fartøier 12, paa norske 7
„ tvende vicekonsulater paa — „ — 8

I hvilken grad norske sjømænd anvendes paa danske fartøier i forhold til sjømænd af andre nationer, viser sig af følgende oplysninger fra det herværende mønstringskontor:

	Paa dampskibe.				Paa seilskibe.			
Aar.	Svenske.	Norske.	Finske.	Tyske og andre udl.	Svenske.	Norske.	Finske.	Tyske og andre udl.
1897	899	71	33	36	46	13	6	9
1898	1 165	88	33	41	58	15	4	21
1899	1 044	71	54	41	34	13	11	9
1900	941	124	84	50	33	6	5	10
1901	676	79	60	38	29	6	7	4

Efter de svenske er altsaa nordmændenes antal det største.

Foruden disse sjømænd, som er forhyret gjennem authoriserede forhyringsagenter, kan det være, at et mindre antal er blevet forhyret uden disses medvirken.

Fragtmarkedet.

Det iøvrigt gode aar 1900 sluttede med lave fragter, som holdt sig ind i aaret 1901. Istedetfor en forventet bedring i fragtmarkedet faldt fragterne tvertimod med rivende fart, saaledes at om vaaren mange fragter var fra 20 til 40 – 50 pct. lavere end aaret forud. Nogen bedring af betydenhed indtraadte ikke heller i løbet af aaret, saaledes at aaret 1901 maa betegnes som et af

de daarligste aar for skibsfarten, man paa længe har havt. Navnlig gik fragterne for kul langt ned; men ogsaa fragterne for korn, foderstoffe og trælast viste en ganske betydelig nedgang. Medens der f. ex. ifjor for oljekager fra nordfranske havne til Danmark og tyske Østersjøhavne blev betalt op til 18 à 20 francs, blev der iaar kun betalt fra 9 til 12 francs.

Indførselen af korn og foderstoffe, navnlig fra Nordamerika, har været ganske livlig tiltrods for de smaa fragter. Indførselen af trælast fra Sverige og Finland har været endel mindre end ifjor, og fragterne gjennemgaaende ca. 20 pct. lavere. Det er som sedvanlig for en væsentlig del svenske skibe, som har besørget sidstnævnte fart.

Udførselen har hovedsagelig bestaaet af kalksten, kridt, cement, flintesten, byg og foderstoffe, ligeledes med smaa fragter.

Almindelig oversigt.

Aaret 1901 har heller ikke for Danmarks vedkommende været udelt heldigt. Pengemarkedet har været knapt, skjønt diskontoen i gjennemsnit var lavere end i aaret 1900. Hvad landbruget angaar, blev høsten, saaledes som nærmere er angivet i en særlig rapport, i det store og hele en middelshøst, saavel kvalitativt som kvantitativt; kun høhøsten hævede sig derover. Smørmarkedet har været godt, og smør-, kjød- og ægexporten har gaaet fremad, men fisket har været daarligere end næstforegaaende aar. Jern- og staalmarkedet har været slet, og træmarkedet har været mindre livligt paa grund af indskrænket byggevirksomhed.

Hvad sjøfarten angaar, har fragterne været lave.

Statistiken vil sikkert fremvise mindre import fra de forenede riger. Derimod har andre forhold, som jeg ikke skal indgaa paa, bidraget til at lette stillingen. Lovgivningsarbeidet kommer sikkert efter ministerforandringen til at gaa med større fart, og reformer vil kunne gjennemføres paa flere omraader.

Arbeidsforholdene har under den sidste del af aaret været uheldige og arbeidsløsheden stor. En del streiker har forekommet, saasom inden jernindustrien, bygningssnedkerfaget m. m, og er blevet ordnede uden alvorligere rystelser. Ved aarsskiftet udbrød fyrbøderstreiken, der medførte en del uro i sindene. Arbeidslønnen er høi.

Som sedvanlig er det det danske landbrug og dets fremragende udvikling, som tildrager sig den største opmerksomhed. Denne udvikling er som vel bekjendt grundet paa andelssystemet, der i høi grad kommer til anvendelse hersteds, navnlig hvad angaar meierihaandteringen, slagterier og ægexporten. Systemet er sikkert af en mægtig virkning og værd at efterligne paa derfor lempelige omraader, skjønt vor nationalkarakter maaske ikke saa let vil kunne passe sig ind under de baand, systemet paalægger det enkelte medlem.

Arbeidet med løsning af sociale og arbeiderspørgsmaal i Danmark er ogsaa egnet til at vække særskilt opmerksomhed.

Fagforeningsorganisationen har i Danmark naaet et betydeligt omfang.

Paa handelens og sjøfartens omraader er ogsaa Danmark frem-

ragende. Opmerksomheden er rettet paa i end høiere grad at gjøre Kjøbenhavn til en transithavn for Norden, og en komité er dannet i den hensigt at arbeide til dette øiemed. Man søger ogsaa at udvikle handelsforbindelserne, navnlig med Frankrige, hvorfor der er oprettet et oplysningsbureau. Der vil hos os kræves et aarvaagent arbeide, støttet af staten, for med kraft at møde den danske konkurrance.

Arbeidet for øget export til Danmark af norske og svenske varer hindres naturligen af de exklusive bestemmelser i den danske lovgivning. For her at drive handel, hvortil borgerskab fordres, er betingelsen for udlændinger blandt andet at have opholdt sig i Danmark i mindst 5 aar, og skjønt denne tid ved dispensation kan forkortes, er dispensation ifølge erfaringen vanskelig at opnaa. Saa kommer bestemmelsen om, at forhandlingen kun maa foregaa til andre handelsberettigede. En handelsreisende maa kun falbyde sine varer i Kjøbenhavn og kjøbstæderne og kun en gros; han er indskrænket til at forhandle saadanne varer, som kjøberen selv er berettiget til at forhandle eller bruger i sin næringsdrift.

Hvad den danske handelsflaade angaar, er dens tonnage sikkert forøget i aaret, skjønt nogen statistik ikke foreligger. Blandt nybyggede skibe bemerkes det forenede dampskibsselskabs nye Amerikadamper „Oscar II" paa 10 000 tons, med hvilken der skal optages ogsaa norsk og svensk trafik. Der synes at kunne frygtes for, at denne nye leilighed, tildels bygget paa emigranttrafik, vil komme til at fremme emigrationen fra de forenede riger, og for saa vidt er oprettelsen af denne linje, paa hvilken der siges snart at skulle indsættes endnu 2 lignende dampere, uheldig. Der havde maaske været anledning for norske og svenske redere til at slutte sig sammen om en direkte transatlantisk rute for fragtfart, hellere end at benytte sig af dansk tonnage.

Fra den talrige norske og svenske koloni hersteds, som turde tælle 20 à 30 000 medlemmer, er at nævne stiftelsen af en fælles forening af nordmænd og svensker, som har optaget et arbeide, for hvilket der har vist sig, at der her forelaa en opgave at opfylde. Kun i meget indskrænket grad benytter man sig her af leiligheden til at indtegne sig i nationalitetsmatrikelen paa generalkonsulatet.

For nærværende foreligger ikke nogen statistik om ind- og udførsel af varer til de forenede riger i aaret 1901. Den hidhørende statistik skal derfor senere blive udarbeidet og sendt*). Nedenfor meddeles der nærmere opgaver fra nogle for os mere betydelige markeder, grundet paa indhentede meddelelser fra sagkyndige.

Ogsaa kan her henvises til de udtog af vicekonsulernes beretninger, som nedenfor er indtagne.

Handelen.

Pengemarkedet. Ogsaa i aaret 1901 har der raadet pengeknaphed, omend forholdene har været noget gunstigere end i aaret 1900.

---

*) Efter at dette var skrevet, er den foreløbige beretning om handelen udkommet.

Diskontoen var:

1900.		1901.	
1ste januar—30te januar	6 pct.	1ste januar—30te april	6 pct
31te januar—3die mai	5 1/2 „	1ste mai—31te december	5 „
4de mai—31te december	6 „		

I gjennemsnit 5 1/3 pct.

Hvad angaar grundene til denne nedsætning, maa erindres, at danske obligationer paa grund af forholdene paa de udenlandske børser kun i yderst ringe maalestok havde kunnet finde afsætning i udlandet til dækning af landets overskudsimport, og da de flydende midler ikke strakte til til optagelsen af det fremkomne materiale af kreditforeningsobligationer hidrørende fra nye laan i byggeforetagender, var følgen blevet en betydelig tilbagegang i kursen paa rentebærende papirer, som derfor ogsaa i aaret 1900 indtog et saa lavt kursniveau, som det ikke havde været seet i mange aar.

Men efterat de med disse byggeforetagender i forbindelse staaende prioriteringer for største delen var bragte i orden, og det store udbud af kreditforeningsobligationer dermed noget formindsket, fik pengemarkedet en større ro og stabilitet, navnlig da dette faldt sammen med en lignende bevægelse i Tyskland, og der samtidig blev en meget stor overflod paa penge og dermed følgende lav diskonto i Frankrige.

Under disse forbedrede forhold benyttede Kjøbenhavns kommune leiligheden til at optage et 3 1/2 pct kommunelaan, amortisabelt i 47 aar, for et beløb af 19 976 000 kroner, hvilket laan blev afsluttet med et syndikat af indenlandske og udenlandske banker, deriblandt en svensk, til en kurs af 96.85 pct. Provenuet af dette laan, som uden emission i Danmark blev placeret i London, Amsterdam, Tyskland og paa nogle andre udenlandske pladse, blev i løbet af kort tid stillet til kommunens disposition og deponeret i Kjøbenhavnske banker, hvilken tilførsel af kapital i høi grad bidrog til en bedring af obligationskurserne og formentlig ogsaa var hovedgrunden til, at Nationalbanken i Kjøbenhavn den 30te april nedsatte diskontoen med 1 pct. (fra 6 til 5 pct).

Rentenedsættelsen var meget ønskelig, idet den høie rente, som havde været gjældende fra efteraaret 1899, ikke havde kunnet undlade at afsætte sine dybe spor hos en mængde industrielle foretagender, der var blevne startede i tider, da penge var rigelige.

Den anden vigtige pengetransaktion var det 3 1/2 pct. laan paa 30 715 000 kroner, som den danske stat optog i oktober maaned.

Det nye laan blev ogsaa afsluttet med et syndikat af inden- og udenlandske banker, deriblandt en svensk, og laanet blev udelukkende placeret paa det franske marked. Overtagelseskursen var 96 pct. Efterat provenuet i løbet af ganske kort tid var stillet til regjeringens disposition og anbragt til forrentning hos Kjøbenhavnske pengeinstituter, havde man sikkert ventet, at diskontoen vilde være blevet nedsat til 4 1/2 pct. Paa grund af den da indtraadte større pengeknaphed og dermed følgende høiere diskonto paa hovedbørserne, bestemte Nationalbanken sig imidlertid til foreløbig at udsætte diskontonedsættelsen.

Paa grund af de betydelige kapitaler, som endnu indestaar hos de store banker for kommunens og statens regning, maa pengemarkedet fremdeles betegnes som rigeligt, men en vis tilbageholdenhed ved indgaaelsen af større engagements iagttages dog af samtlige større institutioner, idet det maa forud-

sees, at de nu indestaaende betydelige midler vil blive inddragne indenfor en overskuelig tidsgrænse.

Forskjellen mellem aarene 1900 og 1901 sees ogsaa af de 4 hovedbankers totalbalance pr. 30 november:

	1900.	1901.
Nationalbanken	144 935 180.92	148 246 195.23
Landmandsbanken	134 673 049.59	150 137 635.30
Privatbanken	67 008 387.06	72 331 491.36
Handelsbanken	69 729 800.65	81 261 895.26
	416 346 418.22	451 977 217.15

Bankernes samlede kapitaler er saaledes stegne med kr. 35 630 798.93.

Obligationskurserne udviser dog gjennemsnitlig en stigning fra aaret 1900 til aaret 1901 af 4—5 pct., men navnlig de forskjellige dampskibsaktier indtager et væsentlig lavere kursniveau end i aaret 1900, hvilket skyldes de herskende daarlige fragtrater.

Angaaende de i løbet af aaret omsatte norske og svenske værdipapirer bemerkes, at de eneste norske papirer, som noteres paa Kjøbenhavns børs, er $3^1/_2$ pct. norske Hypothekbanks obligationer.

Ved medvirkning af Kjøbenhavnske pengeinstituter er der afsluttet følgende norske finansoperationer:

1. Norges Hypothekbanks $3^1/_2$ pct. laan af 1901, stort kr. 19 999 440.00, placeret i Paris.
2. Bergens kommunes 4 pct. laan af 1901, stort kr. 5 995 270.00, placeret i London.
3. Stavanger kommunes 5 pct. laan af 1901, kr. 1 500 000.00, placeret i Norge og Sverige.

Som en betydelig foranstaltning, der i høi grad tjener til at lette pengeomsætningen mellem de skandinaviske lande, bør endnu nævnes Nationalbankens endelig fattede beslutning at indløse de af Norges bank og Sveriges rigsbank udstedte sedler til pari kurs. Dermed er faktisk ryddet afveien en hindring for de paagjældende noters frie cirkulation her i landet, der ofte med rette har vakt anstød i hjemlandene. Nu tages altsaa de nævnte sedler som lovligt betalingsmiddel ved de offentlige kasser.

Smørmarkedet.

Gjennemsnitsnoteringen for 1ma dansk smør for aaret 1901 har været $97^1/_5$ øre pr. pd. imod 96 øre i aarene 1900 og 1899(1 pd. = $^1/_2$ kg.). Den høieste notering i aaret 1901 var 110, nemlig den 17de og 24de oktober, og den laveste 88, som stod fra 25de april til 18de juli. I aaret 1900 gik minimum ned til 84 øre.

Gjennemsnitsnoteringerne pr. maaned var:

	1901.	1900.		1901.	1900.
Januar	$105^2/_5$	98	Marts	96	$89^3/_5$
Februar	$99^1/_4$	94	April	$91^3/_4$	88

	1901.	1900.		1901.	1900.
Mai	88	$87^1/_5$	September . . .	$102^1/_4$	99
Juni	88	92	Oktober	$107^1/_5$	$100^3/_4$
Juli	$88^1/_2$	92	November . .	103	$104^3/_4$
August	$95^1/_5$	$100^4/_5$	December . . .	100	$106^3/_4$

Forsendelsen af svensk smør hertil ansees i sin helhed at være tilfredsstillende, og smøret opgives altid at ankomme i velbehandlet stand. Det samme kan ogsaa siges om dansk smør, der ligesom svensk om sommeren for største delen forsendes i afkjølingsvogne.

Importen af svensk smør til Danmark er i aftagende og anslaaes for aaret 1901 til knapt $7^1/_2$ mill. kg.

Importen af finsk smør er i de senere aar aftaget noget, men hvor stor den har været, kan ikke angives, da finsk smør i toldlisterne opføres som russisk smør. Omtrent $^2/_5$ af den finske smørexport antages at gaa til Kjøbenhavn. Den samlede import af russisk smør til Danmark anslaaes for aaret 1901 til ca. 15 mill. kg. eller næsten $^2/_3$ af hele importen, hvoraf hovedmassen er sibirisk smør. Denne indførsel har til trods for den nye baltisk-engelske linjes aabning tiltaget ikke saa lidet. Tilveksten af smør i Sibirien betegnes som ganske overordentlig.

De fleste større kjøbenhavnske firmaer sætter mere og mere ind paa den sibiriske handel, opretter filialer i Sibirien, udsender opkjøbere m. v. Russisk smør er gjennemgaaende sekunda vare, men der findes dog ogsaa virkelig godt smør, om end i mindre kvanta. Kvaliteten er imidlertid i sin helhed i fremgang, og Rusland vil sikkert i fremtiden blive en konkurrent, som man ikke skal foragte. Der er dog vistnok ingen fare for, at russisk smør i nogen overskuelig fremtid skal komme op paa siden af Sveriges og Danmarks produktion.

Indførselen fra Tyskland beløber sig kun til lidt over $^1/_4$ mill. kg.

Smørudførselen er steget over 8 mill. kg., hvoraf hovedparten er gaaet til England.

I det hele maa aaret betegnes som et godt aar for Danmarks smørexport.

Den blandt producenterne i flere aar paatænkte merkning af dansk smør med et helst for alle danske meierier fælles varemerke, er i aar blevet til virkelighed. Allerede har 625 meierier sluttet sig til den for dette formaal dannede smørmerkeforening, saaledes at omtrent halvdelen af det danske smør er merket med det af foreningen indregistrerede varemerke.

Trælastmarkedet.

Det norske og svenske trælastmarked i Danmark har ikke været underkastet store svingninger i aaret 1901. Paa grund af pengemarkedets og de offentlige kreditkassers lave kurser har bankerne været utilbøielige til større bygningstransaktioner, hvorfor byggevirksomheden har været under den normale og forbruget af trælast mindre.

Imod slutningen af denne sæson har Norrlandsnoteringerne været meget lave.

Forbruget fra Norge sees at aftage, efter sigende derfor, at de dimensioner, som er gangbare i Danmark, lettere faaes fra Norrland og Finland.

Norske spærrer gaar til Limfjorden, Frederikshavn og Esbjerg, samt lidt høvlede varer derhen og til enkelte andre havne, men den store norske export,

som sees at lægge sig efter høvlede varer, søger næsten ikke Danmark. Dette land byder ogsaa et daarligt eller lidet marked netop for høvlede varer, da en mængde danske importører selv har høvlerier, og mange af disse er i hænderne paa bygmestrene. Priserne for norsk vare har været:

Lavfaldende bord og planker:

8	7	6	5
£ $9^3/_4$ à $10^3/_4$	£ $7^3/_4$ à $8^1/_4$	£ 7 à $7^1/_2$	£ $4^3/_4$ à $5^1/_4$ cif.

Høvlede og pløiede bord:

£ $10^1/_4$ à $10^1/_2$ £ $8^3/_4$ à 9 £ $7^3/_4$ à 8 £ $5^1/_4$ à $5^3/_4$ cif.

Firsagede furuspærrer:

4/4—6/6	6/7 og derover
64 à 66	71 à 73 x pr. kbf. cif.

Nogle markedslaster gaar stadig til Limfjorden og Frederikshavn, men disses priser er saa ubestemmelige efter behovet dersteds, at de vanskelig lader sig opføre.

Planker og bord ab Sverige:

ab Norrland, ned til Gefle og Norrköping, har gjennemsnitsprisen været:

Usorteret furu, frit dansk havn, ufortoldet:

8	7	6	5
£ $10^1/_4$ à $11^1/_4$	£ $8^1/_4$ à $8^3/_4$	£ $7^3/_4$ à $8^1/_4$	£ $6^1/_4$ à $6^3/_4$ pr. std.

Nederkalix—Piteå og nærmeste pladse ca. $^1/_4$ £ lavere.

Ab Vestervik—Oscarshamn og Kalmar, ukantede varer:

10	9	8	6/7	Udskud.
14 à 15	$12^1/_4$ à $12^3/_4$	9	$8^3/_4$	4 kr. pr. tylvt 6 alens cif.

For Nørrejylland er solgt 6″ granbord til:

5	6	7	8	9	
64	69	72	74	79	øre pr. kbf. cif.

Tømmer og spærrer ab Sverige.

Firhugget tømmer leveredes iaar kun i mindre partier. Som sedvanlig kommer det meste tømmer hertil fra Sydsverige, da dampfærgeforbindelsen letter forsendelsen — navnlig til det østlige Danmark.

For firhugget tømmer — furu — var priserne:

4/4	4/5	5/5	5/6	6/6
11 à 12	13 à 14	18 à 19	22 à 23	25 à 26

6/7	7/7	7/8	8/8	8/9	
32 à 33	37 à 39	47 à 49	59 à 61	68 à 71	øre pr. alen cif.

For gran 10 pct. mindre.

For firsaget tømmer — furu — var prisen:

4/4—6/6	6/7—7/7	
66 à 68	74 à 76	øre pr. kbf. cif.

For gran 5—10 pct. mindre.

Huggede lægter ab Sydsverige:

12″	11″	10″	9″	
4 1/2	3 3/4	3 1/4	2 3/4	kr. pr. tylvt cif.

Sagede tagspaan	3/8×4/19	à kr. 7 3/4 pr. mille cif.
Høvlede tagspaan	. . . .	„ 3 1/2 —
Firsagede egespærrer	. . .	„ 1.15 à 1.25 pr. kbf. cif.
Egebark	. . . . .	„ 7 1/4 à 7 1/2 pr. 100 kg. cif.
Granbark	. . . . .	„ 5 à 5 1/4 —

Det bemerkes, at alle her opgivne priser gjælder ufortoldede varer.

Trævarer fra de forenede riger har imidlertid at udstaa en sterk konkurrence fra Finland, og sveller tages nu mest fra Tyskland.

Den danske jernbanestyrelses opmerksomhed er imidlertid henledet paa de norske svellers holdbarhed.

Angaaende udsigterne for det danske trælastmarked i aaret 1902 tør det vistnok ventes, at den lave diskonto snart vil forhøie kurserne for kreditforenigspapirer yderligere og dermed paany stille kapital til byggeindustriens raadighed paa rimelige betingelser, men man bør dog vistnok ikke vente, at denne omstændighed straks vil resultere i en livlig byggevirksomhed. De foregaaende aars pengeknaphed har beredt landets bygherrer og bygmestre saa alvorlige vanskeligheder, at man rimeligvis maa vente, at en vis ængstelse en tid lang vil gjøre sig gjældende. Gjennemgaaende ligger de danske importører vistnok med ret smaa beholdninger, idet enhver under det fænomenale prisfald i aaret 1901 afholdt sig fra kjøb i størst mulig grad. Efter at det i august—september viste sig, at bunden foreløbig var naaet, blev der kjøbt noget, og efter at beretningerne om reduktionerne i tømmerafvirkningerne er indgaaede, steg tilliden til markedets fasthed yderligere. Dog hersker der endnu gjennemgaaende megen usikkerhed og ængstelse hos importørerne.

Jern- og staalmarkedet.

Ikke mindst inden jernindustrien har aaret 1901 bragt skuffelser og tab.

Den store prisnedgang, som begyndte i august 1900, og til januar 1901 udviste en nedgang i priserne af ca. 15 pct., har vedvaret udover det sidst-

nævnte aar og udviste ved slutningen af aaret yderligere ca. 15 pct. lavere noteringer. Med omtrent uforandret arbeidsløn og beholdninger af raamateriale, indkjøbt til høie priser, vil aaret derfor give tab for omtrent alle virksomheder i denne branche.

En forbedret stemning gjorde sig i december gjældende paa det amerikanske marked, men syntes ikke at kunne trænge igjennem i Europa. Imidlertid har det amerikanske rujern efter de forsøg, som i de senere aar har fundet sted, nu faaet et stort marked, og dette har nu gjort det endnu vanskeligere end før at finde afsætning her for svensk rujern.

Til fabrikation af granater har det svenske trækulsjern vist sig særdeles heldigt, og hertil anvendes mindre kvanta. Priserne for dette jern har været omkring 80 à 100 kroner pr. 1000 kg. cif. her.

Med hensyn til fabrikeret svensk jern har omsætningen været ringe i det forløbne aar, og navnlig er svenske plader en artikel, hvoraf forbruget stadig er i aftagende her i landet.

Priserne har i aaret 1900 stillet sig saaledes:

Stangjern, valset:

Januar	kr.	18.00—18.50	cif. her pr. 100 kg.
April	„	16.00—16.50	
Juli	„	16.00—16.25	
September	„	15.50—15.75	
December	„	15.50—15.75	

Jernplader:

Januar	kr.	23.00—25.00	cif. her pr. 100 kg.
April	„	20.00—20.50	
Juli	„	19.00—19.50	
September	„	18.00—18.50	
December	„	19.00—19.50	

Simplere kvaliteter noteredes 1 à 2 kroner pr. 100 kg. lavere.

Valset staal:

Januar . . .	kr.	20.00	cif. her pr. 100 kg.
Juni	„	16.00	
December . .	„	17.00	

Søm og spiger pr. par kister — 3″ & 4″ — cif. her:

April . .	kr.	56.00
Juli	„	53.00
Oktober . .	„	56.00
December . .	„	57.00

Beholdningerne var ved aarets slutning intetsteds store, hverken af stænger, plader eller rujern. Under de nedadgaaende priser har kjøbmændene kun forsynet sig med de dimensioner og sorter, der var nødvendige til komplettering af lagrene. Fortsætter derfor den i Amerika indtraadte bedring ind i aaret 1902, vil efterspørgselen paa det europæiske marked blive bedre, og det syntes ved nytaar, som om priserne paa fabrikeret jern havde naaet bunden, hvad man for rujernets vedkommende kunde konstatere allerede et par maaneder før aarets slutning.

Uddrag af vicekonsulernes indberetninger.

Aalborg.

(Vicekonsul P. Rechnitzer.)

Landbruget. I de senere aar er der ved bistand fra staten oprettet avlscentrer for heste, melkekvæg, svin og faar paa forskjellige steder, og heraf er der i Aalborg amt nogle af landets mest anseede. To af disse har i aarets løb været besøgt af en del norske og svenske landmænd. Til landets største hestemarked ved Hjallerup i Vendsyssel har der ligesom tidligere ogsaa i dette aar været tilført flere tusinde heste, og da det besøges, saavel af danske landmænd og handelsfolk som af opkjøbere fra de fleste mellemeuropeiske lande, kan norske og svenske heste sikkert med fordel tilføres dette marked.

I Aalborg afholdes hver tirsdag et temmelig stort marked for hornkvæg, kalve og faar. I aaret 1901 har tilførselen og besøget været i uafbrudt stigning paa dette marked, og opkjøbet til export er blevet større og større. Alene af hornkvæg, bestemt til kjødmarkederne i Kristiania og Kristianssand, opkjøbes undertiden over 150 stkr. pr. uge. Disse kreaturer slagtes dels i Aalborg og dels i Frederikshavn, hvorfra kjødet saa videresendes til Norge.

Handelstrafiken og fragtmarkedet. Efter at saavel beseilingssom havneforholdene her i de senere aar er blevet saaledes forbedrede, at sjøtrafiken uhindret kan foregaa dag og nat for skibe med indtil 22 danske fods dybgaaende, har tonnagen skiftet karakter, idet Aalborg nu beseiles af langt flere store skibe end hidtil, og da ogsaa importen hertil — smør, æg, flesk, kjød, hornkvæg, cement og kridt — vedblivende er i tiltagende, er der altsaa god grund for norske og svenske rederier til at have opmerksomheden henvendt paa Aalborg som sjøstad, saameget mere som skibe i saavel oversjøisk som i Nordsjø- og Østersjøfart har gode chancer for ved forudgaaende forhandlinger med de herværende cementfabriker og kridtbrud at erholde udgaaende ladninger herfra.

Udsigt for afsætning af norske og svenske produkter. Foruden trælast, granit, brosten, sild og konserver, hvoraf der allerede indføres store mængder fra Norge og Sverige, vil der sikkert her være marked for træarbeider af forskjellig slags.

Aarhus.

(Vicekonsul J. O. Florval.)

Aarhus har i det sidste tiaar havt en i sammenligning med andre byer i Danmark stor og hurtig tilvekst. I aaret 1870 talte byen 15 000 indvaanere og har for nærværende ca. 53 000.

1. Handelen. Af varer af større betydning, som i aarets løb indførtes til Aarhus, merkes: superfosfat (12.3 mill. kg.), hvedeklid (5.3 mill. kg.),

oliekager (68.5 mill. kg.), oleomargarin (830 000 kg.), linfrø (1.65 mill. kg.), andet frø til oljepresning (7.5 mill. kg.), palmekjerner (3.1 mill. kg.), korn, umalet: byg (6.4 mill. kg.), hvede (7.6 mill. kg.), mais (52.5 mill. kg.), rug (12.3 mill. kg.), korn, malet: hvede (1.3 mill. kg.), stenkul (190 mill. kg.), metalvarer (8.5 mill. kg.), fotogen (14.2 mill. kg.), trævarer (17 800 læster og 72 800 kbfv.), kainit (3.6 mill. kg.).

Udførselen har omfattet, blandt andet, kunstgjødning (1 mill. kg.), oljekager (4.3 mill. kg.), æg (2 414 620 snes), hornkvæg (4 305 stkr.), korn, umalet: byg, hvede, mais (200 000 kg.), rug, stenkul (2.6 mill. kg.) og smør (4.5 mill. kg.).

2. Trælastmarkedet. Udsigterne for trælastimporten var ved aarets begyndelse ikke de lyseste. Imidlertid har byggevirksomheden, som i de senere aar har været meget livlig i Aarhus, om den end har aftaget betydelig, dog paagaaet uden afbrydelse. Træforbruget paa landet blev endog betydelig større, end hvad det har været paa adskillige aar.

Bord og planker er hovedsagelig blevet indført fra Mälarens og Venerns havne ligesom ogsaa fra adskillige havne ved østkysten af Sverige. Hugget virke er hovedsagelig blevet udskibet fra Halmstad. Af trælast fra andre lande merkes betydelige mængder bord fra Finland, samt en meget stor dampskibsladning amerikansk furu.

Planlæggelsen af nye kvarterer og gader i byens umiddelbare omgivelser paagaar i uformindsket skala, og opførelsen af en mængde bygninger forberedes ved vaarens ankomst.

3. Havnen er i tidernes løb blevet saaledes fordybet, at den nu udgjør, næst Frederikshavns, den bedste havn paa Jyllands østkyst. Den bestaar nu af to bassiner med et areal af 440 770 kv.alen og maaler i dybde saavel ved indløbet som i det indre fra 22 til 24 fod. Paa grund af aaens udløb i samme og dens direkte berøring med havet er Aarhus havn i modsætning til de fleste andre havne paa Jylland, der er beliggende ved fjorde, altid isfri, naar havet er aabent.

Vicekonsulatets kontor er beliggende i Fredensgade 34, og kontortiden er fra kl. 9—12 fm. og 3—5 em.

Esbjerg.

(Vicekonsul C. Breinholt.)

Udførselen af landbrugsprodukter fra Esbjerg er stadig betydelig, i aaret 1901: 92 420 tons mod 89 156 tons i aaret 1900. Det er særlig smørudførselen, som er i tiltagende paa andre udførselshavnes bekostning.

For kornimportforretningen er der anskaffet en skibselevator, saa at losningen af løse kornladninger nu kan foregaa endnu hurtigere og nøiagtigere end tidligere.

Fredericia.

(Vicekonsul M. Rasmussen.)

De vigtigste indførselsartikler var: stenkul, manufakturvarer, metaller, oljer, stensalt, raffineret salt, trælast, rujern, tagsten, tagskiffer (engelsk).

Efter nationaliteten var skibene: norske 17, svenske 18, engelske 11, tyske 17 og danske 293 (hovedsagelig smaafartøier).

Fragterne over aaret 1901 har været forholdsvis smaa, fra omkring 4 sh. 6 d til 5 sh. 6 d pr. ton for kul, salt og jern fra England og Skotland og ca. 21 til 24 mark pr. standard for træ fra den Botniske Bugt. Der er udsigt til, at fragterne over aaret 1902 vil blive yderst lave.

Frederikshavn.

(Vicekonsul P. I. F. Kall.)

For at indtage bunkerkul besøgtes havnen af et større antal dampskibe end noget tidligere aar, hovedsagelig norske og svenske skibe.

Fiskeriet, som er byens hovednæringsvei, og særlig rødspettefiskeriet, som drives af ca. 150 kuttere med en besætning af ca. 1 000 mand, synes ikke det sidste aar at have havt nogen særlig fremgang, endskjønt fiskepriserne er stadig opadgaaende, thi medens der paa de herværende 3 skibsverfter tidligere hvert aar er blevet bygget ca. 20 kuttere, er der det sidste aar kun bygget 3, hvoraf 2 til Norge, begge bygget som de her hjemmehørende kuttere med dam til at holde fisken levende og 12 hestes motorer til spil og drivskrue. Fisken exporteres som tidligere hovedsagelig til Tyskland, Norge og Sverige.

Handelen med de forenede riger har været jevn som tidligere aar, med undtagelse af en forøget export herfra til Norge af slagtede kreaturer.

Det paa Læsø nordvestrev tændte automatiske baakeblinkfyr har, som gjentagne gange meddelt, foraarsaget mange grundstødninger der, da skibene, kommende nordfra, forvekslede dette fyr med Læsørende fyrskib. Ovennævnte fyr er for tiden underkastet en større reparation, og en lysbøie er derfor midlertidig udlagt for enden af revet. Den skal atter tændes i juni og vil da vise fast, rødt lys.

For at kunne finde ind i den herværende havn ved usigtbart veir, er der som anduvningsbøie blevet udlagt en klokkebøie ca. 9 500 fod s. o. for havnen.

Kommunikationerne er de samme som tidligere, men med en stadig tiltagende turiststrøm særlig fra Mellemeuropa til Norge over Kristianssand, og denne kunde sikkert forøges endnu meget, saafremt de mellem denne plads og Kristianssand løbende postdampskibe blev af en mere nutidssvarende art passagerskibe.

Helsingør.

(Konst. vicekonsul A. Embring.)

1. Handel. Zifre for aaret 1901 findes endnu ikke, men da i forrige aarsberetning opgaver for Helsingør manglede, meddeles, at indførselen i aaret 1900 hovedsagelig bestod af følgende varer: smør (140 000 kg.), stenkul (36.8 mill. kg.), jern (144 000 kg.), trælast (396 000 kbfd.) og bomuldsgarn (297 000 kg.), samt udførselen samme aar af: heste (11 stk.), hornkvæg (66 stkr.), fisk (28 600 kg.), saltet kjød (42 700 kg.), æg (63 200 snes), hvede (500 000 kg.), byg (850 000 kg.), mais (2 700 000 kg.), klid (2 840 000 kg. og huder og skind (60 000 kg.).

2. Industri. Det fornemste industrielle anlæg hersteds er „Helsingørs jernskibs- og maskinbyggeri", som sysselsætter 1 120 arbeidere. Ved samme anlæg byggedes i aaret 1901 5 dampfartøier dr. tilsammen 8 232.52 tons (brutto) og af 6 750 indikerede hestekræfter. Under bygning var ved dette aars begyndelse 6 dampfartøier dr. tilsammen 9 051.79 tons og af 6 450 indikerede hestekræfter. Af disse sidste fartøier var et, dr. 2 105,79 tons og med en maskinstyrke af 900 indikerede hestekræfter, bestilt af et svensk rederi. 165 fartøier har i aarets løb undergaaet reparation ved verftet.

3. Kommunikationer. Foruden jernbaneforbindelse med Kjøbenhavn og flere andre steder paa Sjælland eier Helsingør gjennem den danske stats dampfærge, som afgaar herfra til Helsingborg mindst 8 gange daglig, direkte kommunikation med det svenske jernbanenet.

Mængden af det med færgen herfra afgaaede og hid ankomne gods i løbet af aaret 1901 opgik ialt til resp. 21 160 875 kg. og 75 383 729 kg.

Det til Helsingør transporterede gods oversteg altsaa med ikke mindre end 54 222 854 kg. det derfra til Sverige afgaaede.

4. Skibsfarten. Fartøiernes fragtfortjeneste udgjorde for norske fartøier kr. 72 476.00 og for svenske kr. 19 813.00.

For at reparere eller paa grund af ishindring indkom i havnen 3 norske fartøier dr. 1 699 tons, hvoraf 2 dampfartøier dr. 431 tons, samt 14 svenske dr. 8 790 tons; af disse var 12 dampfartøier dr. 8 574 tons.

I det forløbne aar passeredes sundet fra solopgang til solnedgang af 4 999 sydgaaende og 4 695 nordgaaende fartøier.

Vicekonsulatets kontor er indtil videre i Havnegade 9, og kontortiden er: kl. 10—1 fm. samt kl. 4—6 em.

Holbek.

(Vicekonsul P. Smith).

Handelen. Den ifjor udtalte frygt for en formindsket omsætning med de forenede riger særlig i trælast har vist sig ugrundet. Importen af trælast fra Sverige er tvertimod steget over al forventning, saaledes at den i aaret

*

1901 har udgjort 330 000 kbfd. mod 225 000 kbfd. i aaret 1900. Omend en del af denne forøgelse af importen er foraarsaget af spekulationskjøb, begrundede i det sterke fald i priserne, der fandt sted i efteraaret for særlig de simplere sorter trælast, er dog faktisk afsætningen steget betydelig til trods for en ringe byggevirksomhed i staden. Dette har utvivlsomt sin grund i, at de to jernbaner, der er aabnede i amtet, Holbek—Nykjøbing og Høng—Tølløse, har tilført byen nyt opland. Man nærer et bestemt haab om, at dette forhold vil udvikle sig yderligere i fremtiden.

Horsens.

(Vicekonsul Chr. Fog.)

Handelen. Omsætningen af trælast har ifjor nærmest været en middelomsætning, og en forøgelse for indeværende aars vedkommende tør ikke forventes, snarere en nedgang, da de sidste aars betydelige byggespekulationer i forbindelse med knapt pengemarked vil hemme forbruget.

Af nye virksomheder kan nævnes en større fabrik til impregnering af jernbanesveller, telegraf- og telefonpæle o. l. Der impregneres aarlig ca. 900 000 kbfd. træ. Svellerne hidføres hovedsagelig fra Danzig.

Bygningen af en ny bane fra Horsens til Odder — en større centralt liggende handels-„flække“ — vil blive paabegyndt iaar.

Der er yderligere 3 lokale jernbaner i oplandet.

Sjøfarten. Vandstanden i fjorden er 18 fod engelsk og holdes stadig uddybet hertil ved dampmuddermaskiner. Ved 2 af kaierne i havnen er der samme vandstand, hvorimod der ved de øvrige kun er fra 10 til 15 engelske fod. Farvandet vil i løbet af indeværende aar blive forsynet med ledefyr, saaledes at seiladsen fremtidig vil kunne finde sted ogsaa om natten. Farvandet holdes i almindelige vintre aabent ved hjælp af bugserbaade, og Horsens kan ansees som tilgjængelig, saalænge nogen anden østjysk havn er aaben.

Kolding.

(Vicekonsul R. Kaalund.)

1. Landbruget. Landbruget har i aaret opnaaet gode priser for alle produkter, smør, flesk, kjød og æg. Andelsslagteriet i Kolding, som i aaret 1901 har slagtet 54000 svin og 4 000 hornkvæg, har udført over Esbjerg til England omkring 3 mill. kg. flesk. Den i Kolding betalte pris var gjennemsnitlig $45^1/_2$ øre pr. $^1/_2$ kg. slagtet vegt. Gjennemsnitsprisen var i aaret 1900 43 øre pr. $^1/_2$ kg.

2. Handelen. Hovedsagelig blev følgende varer indførte fra udlandet, nemlig: vindusglas og glasvarer (45 000 kg.), stentøi og fajance (10 000 kg.), kaffe (457 000 kg.), stenkul (20 mill. kg.), manufakturvarer, sten, baand- og stangjern, staal og jernbjelker (437 700 kg.), jern- og metalvarer (437 400 kg.), petroleum og andre oljer (211 000 kg.), ris, gryn- og mel- (423 000 kg.),

salt (332 kg.), trælast (9 200 læster og 109 000 kbfd.), oljekager (8 mill. kg.), kunstgjødning, forskjellige sorter frø og kornvarer, hvoriblandt 8 mill. kg. mais, gryn, mel m. m.

Blandt udførte varer maa nævnes kjød (50 000 kg.), fedt, talg og tarme, hornkvæg og kalve (11 880 stkr.), huder og skind m. v.

3. Skibsfarten. Der indklareredes 1 086 skibe, hvis nationalitet var: 692 danske, 178 slesvigske, 48 andre tyske, 21 norske, 125 svenske m. v. Fra udlandet indkom ialt 516 skibe, hvoraf hovedparten fra Tyskland, 104 fra Sverige, 2 fra Norge o. s. v.

Korsør.

(Vicekonsul H. Rasmussen.)

Handelen. Af vigtigere fremmede varer fortoldedes der i aaret 1901 manufakturvarer, kaffe, stenolje (3.4 mill. kg.), stenkul og kokes (86.3 mill. kg.) samt metaller og metalvarer (71 000 kg.) og tømmer og træ (2 420 læster og 32 171 kbf.). Af indenlandske frembringelser udførtes til udlandet hovedsagelig byg, flesk og kjød (200 000 kg.), heste og fersk fisk (1.57 mill. kg.).

Fra Sverige blev der indført hovedsagelig stangjern og jernplader, cement, sten, brænde, tømmer, grovt trærarbeide og trælast (3 201 læster og 31 700 kbf.), endvidere torv (10 000 kg.), og glacerede lerrør. Fra Norge blev der intet af betydning indført; der kom endel konserver, ost og færdigt skotøi, medens der til Norge udførtes byg.

Skibsfarten. Vareomsætningen med udlandet har beskjæftiget ialt 213 seilskibe og 1 631 dampskibe førende tilsammen 74 271 tons gods.

De skibe, der i Korsør særlig har konkurreret med de forenede rigers skibe i aaret 1901, er engelske, hvoraf der ligesom de andre aar ankommer endel med kulladninger fra England og Skotland.

Korsør havn vil i indeværende aar blive uddybet til 22 fod.

Mariager.

(Vicekonsul J. P. A. Møller.)

Skibsfarten. I modsætning til aaret 1900 har aaret 1901 været et daarligt aar for skibsfarten. Fragterne har været ualmindelig lave, og det har ofte været vanskeligt for skibene i det hele taget at opnaa fragt, hvoraf følgen blev en tidlig oplægning af seilskibene. Nogen bedring i dette forhold er ikke at vente i de første maaneder af aaret 1902.

I aaret 1901 har Hobro havnevæsen fuldført bygningen af en ophalingsbedding, der kan modtage skibe af indtil ca. 300 tons drægtighed. Seilskibe, der ankommer til Mariager fjord, kan altsaa komme paa bedding der, hvis det ønskes.

Uddybningen af Mariagerfjord og indløbet dertil har holdt sig særdeles godt. Skibe med indtil 14 fods dybgaaende kan nu søge fjorden, og følgen heraf har

ogsaa været, at de i aaret 1901 fra udlandet ankomne skibe i gjennemsnit har været større end i de foregaaende aar, nemlig ca. 141 reg.-tons mod ca. 100 i aaret 1900 og ca. 106 i aaret 1899.

Naar den nuværende fjorddybde bliver bedre bekjendt, vil gjennemsnitsstørrelsen sandsynligvis stige endnu mere.

Som en følge af at større skibe end tidligere kan søge fjorden, er fragterne for kul og andre grove varer nu forholdsvis lavere, og der kan nu fragtes fuldt saa billigt hertil som f. ex. til Randers. Det er ret betydeligt, hvad de importerende derved sparer i løbet af et aar. Henved $^{9}/_{10}$ af de i aarets løb ind- og udgaaede skibe har losset og ladet ved cementfabrikerne „Dania" og „Cimbria".

De vigtigste indførselsvarer har som sædvanlig været: fra indlandet kolonialvarer og foderstoffe, fra udlandet: kul og trælast.

De vigtigste udførselsvarer har været: til indlandet cement, kridt, smør og kreaturer, til udlandet: cement og kridt.

Til den indenlandske omsætning har der hovedsagelig været benyttet danske skibe, hvorimod norske og svenske hovedsagelig har været anvendte i omsætning med udlandet.

Nakskov.

(Vicekonsul E. F. Dan.)

Handelssamkvemmet med Norge og Sverige omfatter de samme artikler som i aaret 1900, men forbruget har af alle arktikler været væsentlig mindre.

Sjøfarten har lidt sammen med nedgangen i vareforbruget, dog har besøget af skibe fra de forenede riger været noget større end foregaaende aar.

Farten igjennem Nordøstersjøkanalen spores forøget. Foruden pramtrafiken fra Hamburg ser vi nu her et ikke ringe antal af bredbougede, fladbundede hollandske skibe, hovedsagelig i fragtfart fra Hamburg.

Nakskov havn og seilløbet er vedtaget uddybet til 16 fod, men maa ved beseilingen endnu i aaret 1902 regnes med 14 fod. Der sker ingen forhøielse i havne- og bropengene i denne anledning. Den ifjor vedtagne nedsættelse af adskillige satser, hvoriblandt for tømmer og bord, er fremdeles gjældende.

Nyborg.

(Vicekonsul A. Birch.)

De slette forretningsforhold, der har hersket over hele landet i aaret 1901, har ogsaa i høi grad gjort sig gjældende i Nyborg. Dette vil fremgaa af den omstændighed, at havnen i aaret 1901 kun var søgt af 460 skibe mod 533 i aaret 1900, og at importen af følgende artikler har stillet sig saaledes:

	1901.	1900.
Kul	19 600 000 kg.	24 500 000 kg.
Oljekager . . .	20 850 000 „	21 800 000 „
Mais	16 500 000 „	27 500 000 „

altsaa overalt udvisende en nedgang.

Importen af træ fra de forenede riger har lidt under de samme forhold, som har gjort sig gjældende i det øvrige land, og den direkte import af andre artikler fra de forenede riger har været uden større betydning.

Den herværende havn er nu fuldført og taget i brug og byder skibsfarten en sikker adgang samt bassin med 24 fods vanddybde. Det beklages, at denne havns dybdeforhold endnu er lidet kjendt i udlandet, idet det allerede gjentagende har vist sig, at udenlandske rederier har foretaget uheldige dispositioner som følge af, at man ikke har turdet stole paa rigtigheden af, at Nyborg havn er uddybet til 24 fod. Med hensyn til havnen bemerkes, at denne i almindelighed, selv under meget strenge vintre, vil kunne søges som tilflugtshavn under isforhold, idet praxis, lige siden anskaffelsen af statsbanernes nu benyttede, fortræffelige isbrydermateriel, har vist, at statsbanernes skibe har kunnet holde fjorden aaben under alle forhold.

Nykjøbing (Falster).

(Vicekonsul P. Sørensen.)

Handel og industri har været mindre tilfredsstillende, dels paa grund af knappe pengeforhold med høi diskonto, samt den stadige uro i arbeiderforholdene, som ogsaa har foranlediget megen arbeidsløshed.

Af industrielle anlæg findes her i byen en sukkerfabrik, et andelsforetagende, der bestyres af en nordmand, og som høsten 1901 har forarbeidet 75 mill. kg. roer, men sukkerpriserne er lave og roedyrkningen som følge heraf ikke videre lønnende.

Skibsfarten. Nykjøbing har i aaret 1901 været besøgt af:

Seilskibe	752 dr.	28 126 tons
hvoraf pramme med sukkerroer og kalk til herværende sukkerfabriker	325 „	11 400 „
rest i almindelig uden- og indenlandsk skibsfart .	427 dr.	16 726 tons
Dampskibe i uden- og indenlandsk skibsfart . . .	320 „	38 368 „
Ialt	747 dr.	55 094 tons

Af disse har følgende tilhørt:

1901.	Sverige.	Norge.
Seilskibe	25 dr. 1 385 tons	1 dr. 68 tons
Dampskibe	15 „ 2 979 „	14 „ 6 887 „
Ialt	40 dr. 4 364 tons	15 dr. 6 955 tons

med en bruttofragt af kr. 118 515.oo mod:

1900.	Sverige.	Norge.
	41 dr. 5 738 tons	11 dr. 6 325 tons

med en bruttofragt af kr. 164 127.oo.

Samtlige andre fremmede nationers skibsfart var ialt 15 848 tons.

Paa grund af de høie maispriser i Amerika har den direkte import derfra været yderst ringe, og tilbagegangen i fragtfortjenesten skyldes hovedsagelig manglende maisimport og den mindre import af trælast fra Sverige.

Importen fra Sverige har i aaret 1901 andraget til ca. 725 standard trælast, 32 000 kg. jern i stænger, 15 000 kg. tagspaan, 1 200 tønder cement, 21 kbfv. brosten. Fra Norge er intet importeret.

Fragtmarkedet har udvist ret lave satser.

Strandinger af de forenede rigers skibe er ikke anmeldte, og det synes, som om strandingerne under Gjedser distrikt ikke har været saa talrige som aaret forud. Det bør stadig foreholdes skibsførerne at være forsigtige samt at holde kursen saa sydlig som muligt.

Odense.

(Vicekonsul L. Muus.)

Handelen. Hovedindførselen falder paa: bomuld, linvarer og garn (139 650 kg.), uldne varer 132 000 kg., glas og glasvarer 103 700 kg. (mod det dobbelte i aaret 1900), stentøi og fajance, kaffe, olje $^1/_2$ mill. kg., stenkul og kokes 90 mill. kg., ris, uforarbeidet tømmer og træ 52 770 kbfd. (mod 74 700 kbfd. i aaret 1900), saltsten 1.44 mill. kg., salt, sukker, sirup og melasse $^1/_2$ mill. kg., tobak 260 000 kg., metalvarer 2.18 mill. kg.

Skibsfarten. Odenses handelsflaade bestod den 31te december 1901 af 13 dampskibe med 735 tons drægtighed og 61 seilskibe med 3 782 tons.

Fra udlandet indklareredes i aaret 1901: 591 damp- og seilskibe med 70 251 tons gods.

Til udlandet udklareredes 526 damp- og seilskibe med 11 729 tons gods.

Randers.

(Vicekonsul J. Abildgaard.)

Randers har ca. 19 660 indbyggere.

Paa det offentlige slagtehus blev der i aaret 1901 slagtet 846 stkr. kreaturer, 314 stkr. kalve, hvoraf en stor del er exporteret til Norge via Frederikshavn.

Handelen. Der er indført i aaret 1901: 5 070 læster tømmer og træ og 61 305 kbfd. af samme varer.

Skibsfarten. I aaret 1901 indkom til Randers 429 skibe dr. 45 140

tons, hvoraf 243 danske dr. 14 694 tons samt 40 norske skibe med 10 379 tons, 91 svenske skibe med 13 942 tons og 41 tyske skibe med 4 314 tons; resten af andre nationer.

Fragtmarkedet. Der er ankommet:

40 norske skibe	med	10 379	tons og kr.	91 617.oo	fragt
91 svenske „	„	13 942	„ „ „	130 964.oo	„
Ialt 131 skibe	med	24 321	tons og kr.	222 581.oo	fragt

= kr. 9.15 pr. ton i fragt; mod i aaret 1900 187 skibe med 25 598 tons og kr. 293 633.oo i fragt = kr. 11.47 pr. ton i fragt, altsaa en tilbagegang for aaret 1901 af kr. 2.32 pr. ton i fragt.

I Randers er vandstanden nu paa reden 24 fod, seilløbet i fjorden 15 fod og i havnen 15 fod.

Ringkjøbing.

(Vicekonsul J. P. Laursen.)

Trælastimporten fra Norge var som ifjor af mindre betydning som følge af de høie priser der.

Skibsfarten. Beseilingsforholdene paa Ringkjøbing-fjord er uforandrede, og den her arbeidende muddermaskine er en stor del af tiden beskjæftiget med udgravning af selve udløbet til havet, der ofte lukker sig og umuliggjør enhver seillads.

Der er i foraaret paabegyndt en større regulering af Skjernaa-deltaet, idet sammes løb og udløb i Ringkjøbing-fjord er meget grundt og i regnfulde somre ikke tilstrækkelig hurtig afleder vandet fra engene, hvorved ofte betydelige værdier gik tabt. Arbeidet er vidt fremskredet og ventes sluttet i løbet af aaret 1902.

Der er til den i amtet beliggende Struer havn i aaret 1901 indgaaet fra Sverige 16 svenske skibe dr. 804 tons, 1 norsk dr. 36 tons, indgaaet fra Norge 25 norske skibe dr. 635 tons, samt udgaaet til Sverige 18 skibe dr. 1 010 tons og udgaaet til Norge 25 norske skibe dr. 635 tons.

Rudkjøbing.

(Vicekonsul E. Petersen.)

Handelen. Fra Sverige er i aaret 1901 indført 661 kommerce-læster og 8 445 kbfd. tømmer og træ samt 60 000 kg. jern, men iøvrigt intet af betydning.

Af betydningsfuldere varer er fra andre lande indført: kul 7.8 mill. kg., salt, kaffe, manufakturvarer samt staal og metaller.

Til Norge er udført maltbyg og bøgetræ.

Seilløbet fra Rudkjøbing til Marstal er blevet uddybet fra 8 til 11 fod, og vil den herværende nordre havn iaar blive uddybet lige med den søndre til 13 fod.

Skagen.

(Vicekonsul C. I. Fabricius.)

Fiskeriet. Hovederhvervet er fiskeri. Makrelfiskeriet under Skagen synes at frembyde stadig bedre betingelser. Det er ved forsøg godtgjort, at makrel i ret stort antal passerer ud Skagen indtil slutningen af oktober maaned, og da fisken er meget stor og værdifuld paa den aarstid, vil der herfra blive sat megen kraft ind paa makrelfangst.

Maskinkraft til fiskefartøier anvendes nu almindelig; ikke alene de større fiskekuttere har nu hjælpeskrue, der drives ved petroleumsmotor, men ogsaa til mindre aabne baade er man nu her begyndt at anvende drivkraft, 2 hestes petroleumsmotor med skrue. Her er saaledes i afvigte efteraar bygget 8 aabne fiskerbaade med petroleumsmotor og skrue.

Handelen. Den direkte import hertil har udgjort 4 ladninger høvlet eller uhøvlet træ, ialt ca. 5 800 kbfd. fra Sverige, og en ladning brænde fra Norge, indført med norsk fartøi. Direkte udførsel til de forenede riger har ikke fundet sted. Af svenske skibe er paa kysten forlist et barkskib, men af norske skibe intet.

Skive.

(Vicekonsul A. Dige.)

Handelen. Indførselen omfattede hovedsagelig følgende varer: glasvarer og stentøi (13 300 kg.), kaffe, kul og kokes (317 000 kg.), metaller (139 700 kg.), ris, salt (202 500 kg.), sukker og tømmer (170 900 kbfd.).

Udførsel til udlandet har for havnens vedkommende ikke fundet sted, naar undtages endel poteter, som af norske fartøier er indtagne som ballast.

Udførsel til fjorden foregaar hovedsagelig til Aalborg og har navnlig bestaaet af kreaturer, der videreforsendes til England og Norge i slagtet tilstand. Af disse er udført ca. 1 400 stkr. hornkvæg og ca. 2 000 stkr. lam.

Skibsfarten. Ialt er der indkommet 102 skibe, heri ikke beregnet fjordfarten.

Havnens ombygning og fordybning skred godt frem i aaret 1901 og formenes at blive fuldført i indeværende aar eller senest i aaret 1903. Derved kan større skibe fare herpaa. Naar dertil forslaget om en statsbane fra Skive til Herning eller Skjern bliver til virkelighed, gaar skibsfarten paa Skive rimeligvis en lys fremtid imøde.

Stege.

(Vicekonsul H. F. Carøe.)

Der udførtes i aaret 1901 fra Møen til Sverige: hvede (225 000 kg.) og byg (150 000 kg.), og til Norge: byg (60 000 kg.).

Der indførtes fra Sverige: rugmel, hvedeklid, grovt (287 000 kg.), kalksten (300 favne), brænde — mest birk — (400 favne) samt tømmer (12 500 kbfd.), og bord (48 000 kbfd.).

Fra Norge fandt ingen indførsel sted.

Til Stege havn er farvandet fra Kaites Kallehove opmudret til 12 à $12^1/_2$ fod. Skibsafgiften er som følge heraf foreløbig forhøiet fra 6 til 10 øre pr. registerton.

Svendborg.

(Vicekonsul L. v. d. Hude.)

Handelen. I aaret 1901 er fra de forenede riger hovedsagelig indført trælast (1 800 kommercelæster og 10 628 kbfd.), stang- og baandjern (61 000 kg.), jernplader og blik, jern- og staalvarer, jern, søm og spiger, tagspaan og aarer, finér og snedkerarbeide, tagsten, brosten, kantsten, dæksten, granitfliser og granitfortøiningspæle, stentøi og fajance (840 kg.), bomuldsvarer og garn etc.

En større del tagpap er udført via Kjøbenhavn til Norge.

I indførselen bemerkes iøvrigt særlig stenkul og kokes, oljer (1.2 mill. kg.), salt (670 000 kg.), kolonialvarer m. v.

Af udførte varer nævnes korn og mel, frø, flesk, smør, æg, huder og skind m. v., hvortil kommer kvæg, heste, faar og lam.

Skibsfarten. Foruden de forenede rigers skibe deltager af andre udenlandske nationers skibe i skibsfarten paa herværende havn: engelske, tyske, nederlandske og russiske (finske) skibe.

Skibsbyggeri. Svendborg tolddistrikt, som eier af en af de største handelsflaader af seilskibe i Danmark, har i lange tider udfoldet en stor virksomhed i bygning af seilskibe. Der er saaledes paa de herværende 9 skibsverfter i det forløbne aar bygget og fuldført 15 skibe af drægtighed tilsammen 2 462 tons netto, indregistrerede som hjemmehørende her ved toldstedet, foruden 3 à 4 skibe, med en gjennemsnitsstørrelse af ca. 160 tons netto, til andre havne. Et lignende antal er i indeværende aar under arbeide paa de samme verfter.

Havnen. Af særlig interesse for denne by er fuldførelsen af et stort nyt havneanlæg, som har været under arbeide i flere aar, og uddybning af farvandet gjennem Svendborg-sund, saaledes at løbet og havnen nu har en dybde af 23 fod. Længden af kaierne her er nu mere end 4 000 fod med en høide af $5^1/_2$ til $6^1/_2$ fod. Indløbet fra Storebelt til havnen er belyst og forsynet med ledefyr, saaledes at skibe til enhver tid kan løbe ind til Svendborg-sund og finde sikker ankerplads. Havne- og lodsudgifterne her er moderate. Et stort pakhus er opført tæt ved bolverket og med elevator for losning af skibe med kornlast, saa hurtig expedition kan paaregnes. Der findes stor kaiplads med oplagspladse for kul, tømmer etc., ligesom samtlige trælastimportører her har sine lagerpladse umiddelbart ved kaierne, saa ophold for losning ikke

Der lægges mer og mer vegt paa hønseopdrætning og ægproduktion. Export af æg til England øges aarlig og spiller en ikke liden rolle i den mindre landmands indtægt.

Thisted.

(Vicekonsul I. M. N. Johnsen).

Handel. Der er fra de forenede riger indført trælast hertil i ikke ringe omfang, og der er formentlig stadig mulighed for import i denne artikel. Fra Norge er desuden indført et par mindre ladninger brisling og fra Sverige en ladning jern.

Havnen. Den bebudede uddybning af seilløbet og havnen her indtil 13 fod har i aarets løb fundet sted. Om denne foranstaltning vil medføre forøget trafik, kan der imidlertid endnu ikke haves nogen begrundet mening om, da uddybningen først blev tilendebragt hen paa eftersommeren.

Island.

Oversigt. Aaret 1901 har været et godt aar for Island, baade for landbrugets vedkommende og for fiskerierne. Saltet faarekjød har opnaaet gode priser. Islandsk smør, tilberedt med svenske separatorer, er exporteret og har i England opnaaet en pris af kr. 1.60 à 1.80 pr. kg.

Fiskeriet har været heldigt; det overgaar mere og mere til fiske med dækkede fartøier istedetfor aabne baade.

Udførselen til Norge har bestaaet af faarekjød, uld og klipfisk m. m., til Sverige af uld.

Indførselen har udgjort trælast, samt fra Norge salt m. m.

Nordmænd deltager meget i fisket og i hvalfangsten ved Island.

Opmerksomheden synes at burde henledes paa det i nedenstaaende beretning fra Isafjord omhandlede forhold, at en del fisk, som henligger fra det foregaaende aars fiske, er blevet betegnet som aarets fangst.

Island har nu en periode af opgang, som synes at burde benyttes, navnlig da islænderne findes at være tilbøielige til at gjøre forretninger med de forenede riger.

Landbruget. Den temmelig milde sommer bragte en rig høhøst, og landbruget arbeidede i det hele taget under ret heldige forhold. Hertil medvirkede de overordentlig gunstige priser paa faarekjød til export, idet der betaltes omtrent 20 pct. mere end i de nærmest foregaaende aar. Udførselen af saltet faarekjød var da ogsaa betydelig, og alene til Kjøbenhavn udførtes ca. 11 400 tdr., medens 2 à 3 000 tdr. exporteredes direkte til Norge.

Mindst halvdelen af det til Kjøbenhavn importerede faarekjød formenes atter at være udført til Norge, der ubetinget er hovedimportøren af denne vare. Forsøg med import deraf til Sverige har derimod ikke ført til noget resultat.

Exporten af levende faar var paa grund af den forøgede export af

faarekjød noget mindre end aaret i forveien, nemlig ca. 24 000 faar mod ca. 30 000 i aaret 1900. De levende faar udførtes udelukkende til Liverpool.

Af heste udførtes derimod noget mere, nemlig ca. 3 500 stkr. mod ca. 3 000 stkr. i aaret 1900.

Til Norge, hvortil der de nærmest foregaaende aar er gjort forsøg med indførsel af levende faar, udførtes i aaret 1901 ingen, paa grund af det ugunstige resultat denne export havde givet aaret iforveien, og heller ikke blev det til noget med den paatænkte udførsel til Sverige, da prisen stillede sig for høi paa grund af den livlige efterspørgsel efter saltet faarekjød. Der arbeides dog fremdeles paa en saadan export, naar priserne atter maatte stille sig gunstigere derfor.

Af islandsk uld var der en noget større export til de norske uldvarefabriker end aaret i forveien, formentlig 35 à 40 000 kg.

Det skal her bemerkes, at en stor del af denne uld, efter i Norge at være forarbeidet til klæde, atter udføres derfra til Island. Der paatænkes oprettet en uldvarefabrik paa Island, hvortil der er bevilget et statstilskud, og vil dette rimeligvis foraarsage nogen nedgang i exporten til Norge.

Som sedvanlig er der exporteret ret betydeligt af islandsk uld til svenske fabriker, men denne export foregaar udelukkende over Kjøbenhavn, da der endnu ingen direkte dampskibsforbindelse findes mellem Island og Sverige, idet den i sin tid projekterede Halmstadrute foreløbig har maattet opgives, fordi intet tilskud af offentlige midler for tiden kan faaes.

Fiskerierne var i aaret 1901 bedre end i de foregaaende aar, idet der fiskedes jevnt godt overalt. Torskefisket var, særlig paa Sydvestkysten, til sine tider stort, og den eneste alvorlige hindring var det overveiende fugtige veirlig, der herskede en stor del af sommeren og besværliggjorde klipfisktørringen særdeles meget. En mængde fisk, der under gunstigere veirforhold kunde være blevet virket til klipfisk, maatte nu ligge vinteren over, saa den først kommer i markedet iaar, og adskillige ladninger udførtes i raasaltet tilstand, ialt vel ca. 2 000 skpd.

Den samlede export af klipfisk var desuagtet betydelig større end i aaret 1900, nemlig 86 800 skpd. (à 160 kg.) mod ca. 75 000 skpd. i aaret 1900. Deraf udførtes

til Danmark	21 800	skpd.
- Norge	12 100	„
- Spanien	19 600	„
- Storbritannien	21 300	„
- Italien	12 000	„

Ogsaa priserne var ret gunstige omend gjennemgaaende en smule lavere end i aaret 1900.

Det forøgede udbytte af fiskerierne skyldes især havfiskeriets udvikling, idet der anskaffes flere og flere seilkuttere til dette brug. Saaledes er der for nylig i Norge indkjøbt ikke mindre end 7 seilkuttere af 70—80 tons drægtighed til fiskeri under Island for islandsk regning.

Derimod er, som tidligere berørt, forsøgene med fiskedampere faldt uheldige ud. Dog skal bemerkes, at der for tiden er en fiskedamper under bygning i Norge (ved Rosenbergs mekaniske verksted i Stavanger) for islandsk regning.

Sildefisket, der udelukkende foregik i Øfjorden (Nordlandet) samt Eskefjord, Rødefjord og Faskrudsfjord (Østlandet) gav et meget godt udbytte, uagtet fisket ikke var særlig stort og desværre ophørte meget tidlig, men priserne var særdeles gode og sildens kvalitet ganske ualmindelig smuk. Det samlede udbytte anslaaes til ca. 35 000 tdr., væsentlig notsild, hvoraf udførtes til Kjøbenhavn 27 100 tdr. og resten til Norge. Fiskeriet med not dreves af ialt 16 notebrug, hvoraf 7 for norsk regning og de øvrige for islandsk regning.

Desuden beskjæftigedes en del norske dampere i fragtfart under sildefisket, ligesom adskillig sild, hovedsagelig garnsild, opkjøbtes af norske kjøbefartøier.

Ligesom aaret i forveien drev firmaet Ths. S. Falck i Stavanger drivgarnsfiske efter sild udenfor kysten. Dette firmas 3 dampskibe og 2 seilkuttere fiskede ret heldig og opnaaede, paa grund af den høie pris, et smukt resultat.

Exporten fra de forenede riger til Island bestod, ligesom i tidligere aar, først og fremst af trælast. Svensk trælast vinder større og større indpas fremfor norsk, og navnlig er exporten fra Halmstad tiltaget meget betydelig.

Desuden er der indført en mængde sildetønder samt Trapanisalt fra Norge til Island.

Medens Norge allerede i flere aar har havt regelmæssig dampskibsforbindelse med Island, og som følge deraf fra aar til aar forøger sin afsætning dertil, findes ingen dampskibsforbindelse mellem Island og Sverige.

Vicekonsulernes indberetninger.

Reykjavik.

(Vicekonsul Th. Thorsteinssen).

Landboforholdene var omtrent som i aaret 1900. Uldexporten var omtrent den samme. Af heste har været afskibet 1 740 stkr. til England, af levende faar 2 700 stkr. ligeledes til England. Tilberedningen af smør har forbedret sig en del, grundet paa en mere rationel drift ved oprettelse af fællesmeierier og brugen af separatorer.

Fisket med dæksfartøier, som her begyndte i midten af februar og endte i midten af september, har været meget godt. I Reykjavik og nærmeste omegn opfiskedes i dette tidsrum med 53 fartøier, særlig kuttere, ca. 3.7 mill. stkr. forskjellig slags fisk, hvoraf dog en del, grundet paa den regnfulde sommer, ikke opnaaede virkning, men maa oppebie næste aar.

Afskibningen af fisk til Spanien var ca.	8 600	skpd.
— - „ - Italien „ -	4 700	„
I behold af virket storfisk . . . -	4 000	„

Prisen paa storfisk, som i midten af sommeren solgtes til en pris af mk. 65—67 f. o.b., dalede senere ned i ca. mk. 55, hvorimod smaafisk og „kuller" opnaaede henholdsvis kr. 50.00 og kr. 40.05 f. o. b.

Et spansk syndikat, repræsenteret her af et skotsk firma, har paa lignende

maade som forrige aar opkjøbt en del fisk heroppe, og denne form for opkjøb af fisk har iaar havt en stor tilvekst.

Af hensyn til de store udgifter, som denne erhversgren er kommen i, særlig hvad forhyringsvilkaarene angaar, som med de senere aars gode fiskepriser aar for aar er stegne i foruroligende grad, er udsigterne for dette fiske, absolut ikke lovende, hvis lave priser indtræffer for fangsten. Der gjøres imidlertid skridt til en bedre ordning. Byens og omegnens velfærd hviler for en stor del paa fremgangen heraf.

Skibsfarten paa udlandet besørges i fast rute udelukkende af det forenede dampskibsselskabs skibe, som besørger ialt 18 op- og nedreiser, hvoraf 8 reiser anløbende de fleste større havne rundt om i landet. Den øvrige fragt, fart paa udlandet besørges hovedsagelig af norske skibe, særlig dampskibe i maanedsfragt. Skibsfarten iøvrigt er besørget af 54 danske skibe dr. 19 104 tons og 1 engelsk dr. 422 tons.

Lokalfarten i Faxebugten besørges af en mindre baad hjemmehørende i Mandal.

Eskefjord.

(Vicekonsul C. D. Tulinius).

Torskefisket, østkystens vigtigste erhvervskilde, er i aaret 1901 slaaet feil, hovedsagelig paa grund af veiret, og har været ubetydeligt i sammenligning med tidligere aar, idet fiskerne kun forholdsvis sjelden har kunnet ro ud paa havet i sine aabne baade, og fisken iaar, som i de senere aar, ikke har nærmet sig landet mer end paa 2—3 mil. I Faskrudsfjord løb i mai maaned et stim stortorsk helt ind til bunden af fjorden og gav derved i ca. $^1/_2$ maaned et rigt udbytte; et mindre stim løb samtidig ind i Reydarfjord.

Alt tyder mer og mer paa, at fisket med aaben baad har overlevet sig selv og burde være afløst af seilskibsfiskeri, og de fleste har indseet dette allerede i nogle aar, men mangel paa kapital forhindrer fiskerne i at anskaffe sig skibe.

I august maaned blev der med not fisket

i Eskefjord og Reydarfjord	ca.	16 000	tønder	sild,
i Faskrudsfjord	„	3 500	—	„ og
i Seydisfjord	„	800	—	„

Hele fisket stod paa i 5 uger og gav et godt udbytte, da kvaliteten af silden var god og priserne høie, fra 20—30 kroner pr. tønde.

Nordmændene Ellefsen og Bull har opført hvalfangerstationer, den førstnævnte paa Asknæs i Mjøfjord og den sidstnævnte i Hellisfjord (en arm af Nordfjord), dog uden tilhørende guanofabriker. Fangsten fra stationerne paa østlandet har været særdeles heldig, idet fra Mjøfjord er udført ca. 9 000 tønder (à 105 kg. pr. td.) hvaltran og fra Hellisfjord ca. 8 000 tønder hvaltran. Næste foraar skal en guanofabrik bygges paa Mjøfjord, og det samme siges der at tilsigtes paa Hellisfjord.

Efter forlydende vil flere hvalfangere nedsætte sig her paa østkysten allerede i det kommende aar. Paa Næs i Nordfjord er forarbeiderne til opførelsen af en station begyndt. Hvalerne findes endnu i mængde udenfor kysten,

men der siges, at de er gjennemgaaende smaa, da de store er blevet særlig efterstræbte og derfor er i sterkt aftagende. Bliver hvalfangsten drevet efter en endnu større maalestok end hidtil her paa Island, hvad alt tyder paa, vil det neppe vare mange aar, inden hvalerne for det meste er udryddede.

Det forløbne aar har været heldigt for landmanden.

Som bekjendt er der blevet opfundet et middel mod faarepest, hvormed faarene vakcineres, og dette middel er meget benyttet paa Island, hvor denne sygdom ofte dræber en mængde faar. Midlet er vistnok fuldstændig sikkert, naar det indsprøites i den rigtige blanding, men erfaringen har desværre vist, at faarene paa forskjellige steder ikke taaler den samme blanding, saaledes at den samme indsprøitning paa et sted har bevaret faarene for sygdom, medens det ligefrem har dræbt faarene i en anden egn.

Til fragtfart paa østkysten benyttes mest rutedampskibe og enkelte særlig befragtede dampere, medens seilskibene benyttes meget mindre end tidligere.

Ruteskibene tilhører: Det forenede dampskibsselskab, Kjøbenhavn, hr. Thor E. Tulinius, Kjøbenhavn, og O. Wathnes arvinger, Stavanger.

Akureyri.

(Vicekonsul J. V. Havsteen).

Aaret 1901 maa for Akureyri betragtes som meget godt, hvad landbruget og fiskeriet betræffer.

Hvad landbruget angaar, saa var sommeren meget gunstig med hensyn til græsveksten og høets bjergning. Faareavlen var god og kreaturholdet i udmerket stand. Der blev exporteret herfra i september maaned til Liverpool ca. 5 000 stkr. levende 2-aars vædere, men efter hvad der er bekjendt, opnaaedes der en lavere pris for disse end tidligere. I aaret 1901 opnaaedes kun ca. kr. 12.00—13.00 pr. stk., hvilket gav et daarligere resultat for afsenderne end for dem, som solgte vædere og faar til kjøbmændene her paa stedet til slagtning og nedsaltning.

Af saltet kjød exporteredes her fra stedet og fjorden til Norge og Danmark ca. 1 200 tønder à 112 kg., som solgtes paa nævnte pladse til en pris af kr. 50.00—58.00 pr. tønde. Prisen paa ferskt kjød her paa stedet var fra 32—40 øre pr. kg. Levende vegt af faar og vædere betaltes med 20—27 øre pr. kg.

Af heste blev exporteret til Leith og Kjøbenhavn ca. 200 stkr.; fra Skagafjorden dog langt flere, da der er større marked for heste.

I de senere aar og især de 2 sidste er der indført, ikke alene til Nordlandet, men hele Island over, endel separatorer fra Sverige, og viser det sig, at dette er af stor økonomisk betydning. Smørret har derved vundet meget i godhed, saa man har exporteret herfra til England iaar separatorsmør, som har vundet bifald og i England blev betalt med fra kr. 1.60 til kr. 1.80 pr. kg. Dette ser jo ud til at kunne have en fremtid for sig for landbrugets vedkommende.

Af uld er der ligesom foregaaende aar exporteret til Kjøbenhavn, England og Norge; desuden bliver der sendt en del uld til uldvarefabrikerne i Norge

for der at fabrikeres til klæde etc. Paa stedet findes kun et uldspinderi og karderi, men paa Seydisfjord er der paatænkt oprettet et væveri paa aktier, som bliver støttet af landskassen.

Fisket har været godt iaar, især hvad sildefisket angaar. Havkalvfisket gav i Akureyri og ved Øfjord en fangst af 2 950 tønder tran, opfisket af 14 dæksfartøier fra 15—25 tons drægtighed. Ligeledes var der godt havkalvfiske ved Siglufjord.

Torskefisket med fiskekuttere gik ret godt. Med 8 skibe blev der fisket 323 000 stkr. torsk fra første april til første september. Baadfisket lader derimod til aarlig at aftage. Fra Øfjord er her i aarets løb udført ca. 5 500 skpd. klipfisk til Kjøbenhavn, Bergen og England, desuden ligger endel fisk fra efteraaret i salt til næste aar.

Som tidligere berettet var sildefisket meget lovende i september og oktober; der er udført her fra Øfjord af saltet sild fra 1ste januar til 1ste september ca. 4 500 tdr. og fra 1ste september til aaret ud ca. 22 500 tdr. Af denne sild antages der, at godt $^1/_3$ er fisket paa garn, resten er fisket af de 7—8 notelag paa stedet. Paa grund af løse og upaalidelige efterretninger herfra til udlandet faldt priserne paa sild i oktober maaned saavel i Norge som i Danmark, saa resultatet blev, at flere kjøbmænd i Kjøbenhavn og Bergen solgte silden paa levering fra kr. 12.00—17.00 pr. tønde, hvilket gav et føleligt tab for eierne, da silden i november steg op til kr. 25.00—32.00 pr. tønde.

Handelsomsætningen og skibsfarten har været endel livligere iaar paa grund af sildefisket.

Det fra Norge postførende dampskib „Egil" har gjort 7 reiser hertil, hvilket jo forøger forbindelsen med Norge; kun er det at beklage, at man ikke kan sende pengepost herfra med det norske postskib, som seiler under norsk postflag hertil. Postexpeditionen her nægter at afsende pengebrev med dette.

Exporten af trælast fra Norge hertil er blevet betydelig forøget.

Isafjord.

(Vicekonsul H. S. Bjarnarsson).

1. Torskefisket, landets andet hovederhverv, maa i det hele taget saavel for aabne baade som for dæksfartøiers vedkommende siges at have været meget godt. Fra distriktet er der indtil sidst i december 1901 exporteret 61 252 ctn. Priserne var ogsaa ret gode, idet der betaltes

for storfisk kr. 56.00 pr. 160 kg. 18″ og derover
„ smaafisk „ 44.00 „ — under 18″ og over 10″
„ „kuller" „ 34.00 „ —

Paa grund af det daarlige tørreveir sidste sommer og ligeledes paa grund af det store prisfald paa klipfisk i udlandet, særlig i Spanien og Italien, lagrer der endnu i Isafjord betydelige kvanta fisk fra sidste aar, dels i virket og halvvirket og dels i uvirket tilstand. Denne overlagrede fisk, som altsaa kom-

mer paa markedet nu iaar, ansees af mange for en daarligere vare end den, der fiskes, virkes og exporteres samme aar. Det er derfor ikke korrekt, naar denne fisk i byfoged- og vrager-attester betegnes som værende af dette aars produktion, naar produktionen indskrænker sig til, at fisken kun afskibes i dette aar, men derimod er baade fisket og virket, eller i det mindste fisket aaret forud, altsaa indtil eller over et aar gammel, naar den afskibes.

Hvad fiskens kvalitet angaar, da lader den meget tilbage at ønske, og kjøbmændene bærer næsten udelukkende skylden derfor, thi det synes, som om det er nogle kjøbmænd mest om at gjøre at „kapre" saa meget som muligt uden at tage tilbørligt hensyn til kvaliteten, og naar hertil kommer, at fisken, naar den afskibes, vrages af sælgerens egne folk, er det ikke saa underligt, at dette kan have eller har havt de sørgeligste følger.

2. Hvalfangsten synes for de flestes vedkommende at have været meget lønnende. Her fra distriktet er der i aaret 1901 exporteret: Hvalolje 41 100 tønder, barder 1 720 ctn., kraftfoder (hvalkjødmel) 5 000 ctn., guano og benmel 19 990 ctn.

Den hval, der i særdeleshed fanges, er blaahval og finhval.

3. Sildefisket. Trods det, at silden i de fleste aar staar her i fjordene fra begyndelsen af mai til slutningen af august, ja, endog til slutningen af oktober, fanges den dog ikke til export, men derimod næsten udelukkende til agn, og de sidste aars gode torskefiske maa for en stor del takkes silden, som torsken foretrækker fremfor nogen anden spise med undtagelse af skjælfisk — muslinger etc. —, og man er derfor nu i de sidste aar begyndt at bygge ishuse efter amerikansk methode, hvori silden fryses og opbevares frossen i ca. 5—7 graders kulde for senere at bruges til agn, (kulden frembringes ved at blande sammen is og salt). Prisen paa silden her om sommeren er gjerne kr. 24.00 pr. tønde à 120 potter levende sild.

4. Blæksprutfangsten, som her paa vestlandet spiller en betydelig rolle, har i efteraaret været usædvanlig stor, idet alle fjorde var fulde. Dette underlige bløddyr, som har den egenskab, at det svømmer op paa strandbredden — ved mørkets frembrud —, hvor det opsamles af folk, er en meget god agn i fersk tilstand, men bruges ogsaa saltet, rundsaltet med indvoldene eller slagtet; nogle tørrer den ogsaa. Den maa saltes meget lidet. Den fiskes ogsaa paa en egen sort kroge, som er lakeret røde eller overtrukne med rødt tøi. Før i tiden, da den ikke fiskedes paa krog, kunde der for en blæksprut opnaaes en pris af ca. 25 øre, og en enkelt mand eller kvinde kunde paa en aften opsamle flere hundrede stykker, ja endog tusinder, eftersom heldet var med. Men nu, siden man ogsaa er begyndt paa at fiske den, er prisen dalet meget. Blækspruten er meget klæbrig eller limagtig og kunde maaske afgive et godt stof til limfabrikation.

5. Handel og sjøfart. Importen af varer fra de forenede riger er stedse liden, med undtagelse af trælast, som næsten udelukkende kommer fra Norge, men kvaliteten er meget utilfredsstillende, og man ønsker forbindelse med Sverige i trælast, da den svenske last langt foretrækkes.

Grunden til den ringe vareomsætning med de forenede riger er blandt andet den, at en stor del af den islandske handel er i hænderne paa kjøbenhavnske grosserere. I de senere aar er der dog opstaaet mange indenlandske kjøbmænd, men disse er nødt til at vedligeholde forbindelsen med Kjøbenhavn

paa grund af manglende fast dampskibsforbindelse med de forenede riger, thi hvis en saadan kom i stand, maa det antages, at vareomsætningen vilde forøges betydelig. Der kan spørges, hvorvidt ikke en saadan dampskibsforbindelse lod sig realisere ved hjælp af de store hvalkompagnier i Isafjord.

Derimod er fragtfarten, med undtagelse af de i fast rute gaaende danske postdampskibe og nogle faa seilfartøier, for det meste i hænderne paa norske redere, som her paa distriktet aarlig opseiler betydelige summer.

6. Landbruget. Trods det daarlige tørreveir i sommer var høhøsten for dette distrikts vedkommende meget god, saa alle landmænd er rigelig forsynede, og sundhedstilstanden blandt kreaturerne er meget god. Kjødpriserne var ogsaa meget høie, idet der betaltes 20—25 øre, ja endog 30 øre pr. pund.

I det hele taget maa det siges, at aaret 1901 har været et af de bedste aar, der er overgaaet dette distrikt.

(Forts. næste side).

Tanger.

Aarsberetning for aaret 1901 fra fungerende generalkonsul F. v. Mentzingen, dateret 3die mai 1902.

Til Marokko ankom i aaret 1901 fra fremmede lande i ballast 2 norske dampskibe dr. 660 tons, det ene til Saffi, det andet til Mazagan. Begge fartøier afgik med ladning af korn til fremmede lande. Bruttofragterne udgjorde kr. 18 920.00.

Af svenske skibe ankom til konsulatdistriktet 3 dr. 1 255 tons, hvoriblandt 1 seilskib fra Göteborg med en ladning trælast til Tanger.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved vicekonsulsstationerne kr. 22.73; af svenske skibe intet.

Der foregik ingen direkte export fra Marokko til de forenede riger og ingen direkte import til Marokko fra Norge; derimod indførtes fra Sverige til Tanger 180 stdr. trælast til en værdi af kr. 37 000.00 og 54 tons jern til Saffi til værdi ca. kr. 14 500.00.

Det eneste norske eller svenske firma, der findes i Marokko, er det svenske handelshus Emilio Dahl, Tanger, etableret 1894, som beskjæftiger sig med import af trælast og andre skandinaviske artikler.

Høsten var i det forløbne aar god, skjønt græshopperne anrettede adskillig skade; af linfrø var udbyttet meget godt. Der exporteredes adskilligt af byg og hvede. Udsigterne for indeværende aars høst er meget glimrende, og det er første gang i løbet af 11 aar, at landet ikke har været hærjet af græshopper.

Fortegnelse

over inden generalkonsulatdistriktet etablerede handelshuse, i hvilke nordmænd er interesserede, og som beskjæftiger sig med export eller import, skibsmægleri eller bankforretninger.

Firmaets		Indehaveres			Norsk interessent.	Specialitet.
Navn.	Etableringsaar (alder).	Navn.	Nationalitet.	Adresse.		
Kjøbenhavn.						
C. J. Christensen.	9 aar.	C. J. Christensen. H. F. A. Bülow.	dansk. nordm.	Nørre Farimagsgade 11.	H. F. A. Bülow.	Finsk trælasthandel.
Marinus Møller & Co.	1888.	W. Herseth. K. Dehli.	Do. Do.	Tordenskjoldsgade 27.	—	Vinhandel.
Carl Norstrand.	28 aar.	Carl Norstrand. FranzNorstrand(søn)	Do dansk.	Kongens Nytorv 6.	Carl Norstrand.	Kul, cinder, salt, torvstrø og jern.
Carl Jul. Olsen.	—	Carl Jul. Olsen.	nordm.	Frederiksgade 7.	—	Trælasthandel.
Simonsen & Nielsen.	ca. 10 aar.	Axel J. Wedum.	Do.	Bredgade 33.	—	Cykleforretning.
J. Thorvildsen & Co.	1873.	J. S. Thorvildsen.	Do.	Frederiksborgg. 25	—	Smørforretning.
Alf Wattne.	10 aar.	Alf Wattne.	Do.	Do. 1.	—	Galanterif. en gros.
Aktieselskabet O. Wathnes arvinger.	1898.	Aktieselskabet O. Wathnes arvinger.	—	Havnegade 31.	—	Rederi, fiske og handel, særlig paa Island.
Frederikshavn:						
Frederikshavns konservesfabrik.	1901.	Frederikshavns konservesfabrik	—		Julius A. Echoff.	Konservefabrik.

Nykjøbing:						
Sukkerfabriken Nykjøbing.	1884.	Sukkerfabriken Nykjøbing.	—	–	C. Møllerup.	Sukkerfabrik.
Island:						
Akureyri:						
Brødrene Fredriksen.	ca. 1 1 aar.	Brødrene Fredriksen.	nordm.	Mandal.	—	Trælasthandel.
Movinkel & Co.	2 aar.	Movinkel & Co.	do.	Bergen.	—	Fiskehandel.
Th. Johnsen & Co.	—	Th. Johnsen & Co.	do.	Kristiania.	—	Kommissionsforr.
Tønnes Wathne	—	Tønnes Wathne.	do.	Stavanger.	—	Do.
Fr. Wathne.	—	Fr. Wathne.	do.	Do.	—	Do.
J. E. Lehmkuhl.	—	J. E. Lehmkuhl.	do.	Bergen.	—	Do.
Eskefjord:						
P. Stangeland.	6 aar.	P. Stangeland.	do.	Faskrudsfjord.	—	Kjøbm. og sildefiske
P. Randulff.	12 aar.	P. Randulff.	do.	Reydarfjord.	—	Do.
D. Nagell.	16 aar.	D. Nagell.	do.	Do.	—	Sildefiske.
Aktieselskabet O. Wathnes arvinger.	3 aar.	Fredrik Wathne.	do.	Reydarfjord og Seydisfjord.	—	Detailhandel og sildefiske.
P. Brække.	17 aar.	P. Brække.	do.	Eskefjord.	—	Kjøbmand.
Fr. Klausen.	19 aar.	Fr. Klausen.	do.	Do.	—	Sildefiske.
Bull.	2 aar.	Bull.	do.	Hellisfjord.	—	Hvalfangst.
Ellefsen.	2 aar.	Ellefsen.	do.	Mjøfjord.	—	Do.
T. L. Imsland.	12 aar.	T. L. Imsland.	do.	Seydisfjord.	—	Kjøbmand.
Sig. Johansen.	15 aar.	Sig. Johansen.	do.	Do.	—	Do.
Isafjord:						
Det Haugesundske hvalkompani.	—	Det Haugesundske hvalkompani.	do.	Talknafjord.	—	Export af hvalprodukter.
Hvalkompaniet.	—	Hvalkompaniet.	do.	Dyrefjord.	—	Do.
Do.	—	Do.	do.	Ømundarfjord.	—	Do.

Firmaets		Indehaveres			Norsk interessent	Specialitet.
Navn.	Etableringsaar (alder).	Navn.	Nationalitet.	Adresse.		
Hvalkompaniet.	—	Hvalkompaniet.	nordm.	Veydileyrufjord.	—	Export af hvalprodukter.
Do.	—	Do.	do.	Alptafjord, Langeyri.	—	Do.
Do., Harpunen.	—	Do.	do.	Alptafjord, Dvergastein.	—	Do.
Do.	—	Do.	do.	Seydisfjord, Uppsølum.	—	Do.
Handelshuset Frederik Herlofsen.	—	Handelshuset Frederik Herlofsen.	do.	Alptafjord, Dvergastein.		Import og export.
Reykjavik.						
Johan Lange.	—	Johan Lange.	do.	Bergen.	—	Detailhandel.
Fredriksen & Co.	—	Fredriksen & Co.	do.	Reykjavik.	—	Trælast og kulhandel.

Trælastcertepartier og konnossementer til Rio de Janeiro.

Skrivelse fra generalkonsul J. M. Bolstad af 20de februar 1902.

Ved tidligere anledninger har jeg berørt spørgsmaal opstaaede ved trælastladninger kommende fra Nordamerikas sydlige havne. Da disse spørgsmaal fremdeles forekommer, giver jeg mig atter den ære at berøre dem.

Konnossementer paa ladninger af pitchpine kommende fra Pensacola, Mobile, Savannah og andre havne i Sydstaterne har ofte angivelse af kvantum i stykker (pieces) eller i superficielle fod, men oftest i begge betegnelser. Fragten er beregnet i dollars pr. 100 eller 1 000 superficielle fod. Angaaende fragtens betaling fastsætter gjerne certepartiet: „Freight to be paid on intaken survey". For at beskytte kapteinen er der ofte i konnossementet anført: „Quality and measurement unknown to master". Det synes, som om trælast i de nævnte havne indlastes af afskiberne med en overvættes hastighed. Plankerne kommer fra sagbrugene ned til havnen dels paa jernbanevogne, der fører dem frem paa kaien til fartøiernes side, dels tilvands paa pramme eller sammenbundne i flaader. Fra sagbruget leveres specifikation over den for hvert fartøi bestemte last med angivelse af længder og stykketal. Maalingen af længden har allerede fundet sted, inden lasten kommer ned til fartøiet. Dette vilde maaske gjerne foretage kontrolmaaling, men denne vilde medføre tidsspilde og betydelige extraudgifter. Afskiberen skynder ogsaa paa indlastning, idet skibet muligens allerede har ligget flere dage og ventet. Indlastningen foregaar saaledes derefter over hals og hoved. Fartøiets styrmand gjør selvfølgelig sit bedste for at øve kontrol med tal og maal, men det vil være ham vanskeligt, for ikke at sige umuligt, trods al paapasselighed at have nogen vished om rigtigheden af de gjorte optegnelser. Afskiberen gjør imidlertid gjældende, at det hele nedsendte parti er indlastet, at specifikationerne, der ledsagede det, er rigtige, og at tallene paa konnossementerne saaledes bliver nøiagtige, fordi de gjøres op efter disse. Dette ræsonnement høres meget rimeligt, men kan slaa feil. Det hænder nemlig ofte, naar lasten ved sagbrugene tages ombord i pramme eller lægges paa jernbanevogne, at plankerne splintres, og man pleier da at kappe væk den beskadigede del. Forandring eller anmerkning skulde da gjøres i den til afladerens kontor indgivne specifikation. Men er det i sidste øieblik, kan det jo hænde, at saadan underretning forsømmes. Maalingen foretages saaledes, at man blot regner to og to fod. Er saaledes en planke 17 fod 10 tommer, regnes den for 16 fod. Den ugunstige følge er, at fartøiet altsaa i dette tilfælde transporterer 22 tommer af vedkommende planke gratis. Den tilsvarende gunstige følge burde være, at fartøiet saaledes altid ialfald skulde være sikker paa at have ombord mindst det paa konnossementet anførte kvantum og aldrig have „shortage". Den definitive specifikation, som sendes til lastemodtageren i Rio de Janeiro viser altsaa et vist antal planker paa 16, 18, 20 fod etc. I Rio benyttedes hidtil altid samme maalingssystem af modtageren, der paa sin side kontrollerede ved ny maaling, i hvilken fartøiets kaptein nok kunde deltage, men dog som regel aldrig deltog.

Det har været et paaagtet faktum, at medens de her fremkomne specifikationer fra Nordamerika altfor hyppig viste meget besynderlige uoverensstem-

melser med paagjældende ankomne ladning, har ladningerne fra Sverige og fra Norge vist sig som regel at stemme. Den eneste forklaring har været: det er feil fremkomne ved hastverket. Det er imidlertid klart, at det for en importør, der med bestemte bestillinger til arbeider for øie har kontraheret om last, ingenlunde er det samme, om han faar 100 planker paa 40 fod, eller om han faar 200 planker paa 20 fod, — om han faar planker paa 12 fod eller paa 18 fod. Det har altid været mig paafaldende, at medens man ved svenske sagbrug skulde kunne have sine planker vel sorterede efter længderne hver for sig og plankerne ordentlig maalte, saa at differencer ikke eller sjelden forefindes, og tvist ikke her opstaar, skulde en saa stadig og skjæbnesvanger uorden altid raade i nordamerikanske havne med sin særlig forretningsdygtige, energiske og praktiske handelsstand. Jeg har saaledes altid forespurgt, om man ikke der lod sig det være magtpaaliggende at sortere sine planker, have dem færdige i stabler til skibning, og have dem maalt ved en officielt ansat maaler, stats- eller kommunefunktionær, der ogsaa kunde afgive certifikat om maalingens udfald. En saadan maatte, syntes det mig, ved øvelse hurtig og praktisk kunne udføre den, og omkostningerne altsaa ikke blive saa store. Saadan maaler findes merkelig nok ikke. Jeg har tilraadet, hvor tid gaves, eller stor tvil forelaa, at insistere paa at faa en maaling foretaget ved en opnævnt upartisk og paalidelig mand. Det synes, hvor raadet forsøgtes befulgt, som om omkostningerne befandtes at ville blive saa urimelig store, at man, hvis de skulde bæres af skibet, maatte afstaa derfra.

Ved et med trælast ladet fartøis ankomst til Rio har kapteinen altsaa, saasnart lasten var losset, anseet sig berettiget til at erholde fragten efter de opgivne superficielle fod, hvad enten modtagerens kontrolmaaling resulterede i det opgivne kvantum eller ikke. Kontrolmaalingen udførtes her af en af modtageren antaget mand. Dette kunde være en „autoriseret maaler" eller en fuldkommen privat mand. Nogen af toldboden ansat eller under dens kontrol staaende maaler fandtes ikke. Naar uoverensstemmelse er forekommet, har denne oftest været enten i det opgivne antal stykker eller i det anførte antal superficielle fod. Men i nogle tilfælde har resultatet været en uoverensstemmelse med konnossementet baade i antal fod og i stykketallet.

Naar stykketallet stemmer, er dette selvfølgelig i skibets favør, thi det viser, at lasten er omhyggelig behandlet. Er kapteinen forberedt paa, at stykketallet muligens ikke stemmer, fordi der har været storm og overvand paa reisen, som man enten har seet har revet planker i sjøen, eller som i mørke formenes at have taget stykker med sig, fritages kapteinen fra ansvar herfor ved at gjøre anmeldelse og forbehold herom paa toldboden straks ved indklareringen (hvorved han ogsaa gjør det lettere for importøren at erholde tilbage den for det manglende erlagte told), hvorimod senere anførsel herom kun vanskelig vil nytte ham noget.

Stemmer i andre tilfælde stykketallet ikke, men konnossementet ogsaa har anførsel i superficielle fod, og disse stemmer, er alligevel kapteinen nogenlunde fri for ubehagelighed, og modtageren for sin del pleier da ikke at gjøre indvendinger. Stemmer stykketal, men ikke fod, faar kapteinen undertiden høre, at plankerne bærer spor af at være kappede, og at dette kan være foretaget under reisen. Det er selvsagt, at dette for en fører, der omhyggelig har værnet om sin ladning, er saarende at høre. Heldigvis vil det ikke være ham overvættes vanskeligt at bevise ved sjøforklaring eller anden afhøring af mandskabet, at kapningen har fundet sted ved sagbruget paa grund af splintring ved indtagningen i pram eller paa jernbanevogne, og ikke ombord.

Uoverensstemmelse i den udlossede last med, hvad der paa konnossementet er angivet, medfører først vanskelighed med toldboden, der hverken medgiver mindre last eller mere last, og i tilfælde kan ilægge mulkter. Uoverensstemmelsen kan dernæst medføre vanskelighed med modtageren ved fragtopgjøret. Er saavel afladere som modtagere rimelige og imødekommende, vil der dog ikke blive spørgsmaal om tvist, ialfald hvor kun en liden difference forefindes. Anderledes hvor større difference foreligger, saaledes som 20 000, 30 000, hvad der oftere er hændt, ja op til 60 000 fod, som det ogsaa er forefaldt. Tidligere var det hyppig tilfældet, at afskiberen som veltænkende mand medgav, at ved den hastige indskibning feilregning kunde opstaa, og trods konnossementets mængdeangivelse medgav kapteinen et brev til modtageren, hvori dette udtaltes. Modtageren meddelte da afskiberen det forefundne resultat og venskabelig berigtigelse af kjøbesummen blev foretaget mellem dem. Modtageren paa sin side havde da ingen grund til at være for streng mod kapteinen. Det blev imidlertid efterhaanden vanskeligere for husene her at vinde gehør for saadanne reklamationer hos afskiberne. Naar det saaledes i de senere aar er indtruffet, særlig med last fra Pensacola, at der er opstaaet større difference, gjør firmaerne hersteds — og det er hændt de mest anseede — gjældende, at feilen hidrører fra Pensacola, medens afladerne hævder, at feilagtig maaling i Rio har skylden og ikke vil høre paa nogenslags reklamation. Lastemodtagerne paa sin side mener sig nu ligeoverfor kapteinen berettigede til at knappe af i fragten. De gjør saadant ræsonnement: Kapteinens fragt er ikke fastsat med en bestemt sum, men med en, der er ansat i forhold til det antal fod, han fører frem; vi betaler told efter det hele paa konnossementet opgivne antal fod, thi det slipper vi ikke fra, men vi kan blot give fragt efter, hvad kapteinen, som det nu fremgaar af maalingen, virkelig har havt ombord; vi kan ikke betale fragt for, hvad kapteinen ikke har ført. Enkelte har gaaet videre og krævet, at kapteinen, foruden tab af fragt for den fundne difference, skulde erstatte dem tolden for denne, som de har betalt, ja endog værdien af det manglende.

Bliver fordring paa værdien fremsat, er det iøvrigt klart, at kapteinen da maa kunne fordre den hele fragt, altsaa ogsaa fragt for det manglende, ialfald forsaavidt modtageren beregner værdien efter de manglende plankers indkjøbspris med tillagt told og fragt. Kapteinen paa sin side hævder, at maalingen ikke angaar ham, at han har gjort forbehold mod saadanne eventualiteter, at han skal have fragt „to be paid on intaken survey", at „quality and measurement (are) unknown to master", at altsaa det kvantum, man her opmaaler og angiver at være tilstede, er ham fuldstændig uden betydning, og at et tab af optil £ 60 à 80 er mere end uretfærdigt. I saadanne tilfælde har jeg sammen med kapteinen gang paa gang arbeidet hen mod mindelig og paa billighedshensyn grundet ordning af stridsspørgsmaalet, flere gange med held, stundom ligeoverfor den mest haardnakkede modstand uden resultat. I saadant fald har kapteinen kun valg mellem at give efter eller prøve rettergang. Fra det sidste har kapteinen veget tilbage, fordi advokater bestemt har fraraadet et saadant skridt af hensyn til, at beløbet jo er forholdsvis ubetydeligt her i forhold til den tidsspilde og de omkostninger et sagsanlæg vilde foraarsage, dels af hensyn til, at de fremhæver, at de brasilianske love, hvor bindende end certepartiets og konnossementets bestemmelser er i de Forenede Stater, ikke godkjender, at kapteinen er uvidende med hensyn til, hvormeget han losser, men kræver, at han ved egen maaling og beregning af lasten, naar den losses, bør forvisse sig om, hvormeget han leverer, saa at han og modtageren kan kontrollere hin-

anden. Dels endelig ogsaa af hensyn til, at modtageren, hvor rettergang af kapteinen skal prøves, vægrer sig ved at udbetale den øvrige fragt, indtil dom i spørgsmaalet falder, hvorved kaptein og reder altsaa maa vente. Saadan rettergang kunde endog paa det venskabeligste grundlag ønskes af begge parter for engang at faa en retslig norm for disse tvister. Men rettergang om saadanne spørgsmaal er her ikke kortvarig, og det kan vare i aarevis, indtil ved høiesteret endelig dom falder. Saavidt jeg ved, er spørgsmaalet hidtil ikke afgjort af nogen ret. Man har ønsket at faa „test-cases", og jeg kjender ogsaa til sagsanlæg i saadant øiemed. Sagen er gaaet frem, men dom er hidtil ikke falden. Der synes ingen betænkelighed ved at bestemme sig til skridtet, naar intet andet raad gives. Men hvis det indstevnte, som solid anseede lastemodtagerhus under sagens løb, som det er hændt, gaar fallit, hvad paa forhaand ikke kunde forudsættes? Det vil sees, at kapteinen da vilde være værre stillet end ved i et endog ugunstigt og med opofring forbundet forlig at faa ialfald den væsentlige fragt straks.

Under bestræbelsen for at undgaa rettergang har man i senere aar flere gange forelagt forligsudvalget, „Junta Arbitral" i Rio handelsforening („Associacao Commercial") sagen til afgjørelse. Her er det flere gange blevet fastslaaet, at: 1. Kapteinen er ikke ansvarlig for forskjellen mellem sagbrugets og lastemodtagerens maalinger. Hvis derfor modtageren vil gjøre kapteinen ansvarlig for det manglende antal fod og fordrer, at han skal betale værdien af det manglende, tages der intet hensyn til denne fordring. 2. Kapteinen har kun ret til at kræve fragt for den plankelast, som han har losset, efter den maaling, som foretages efter ankomsten til bestemmelsesstedet. Særlig bestemt og klart blev dette fastslaaet i saadan arbitral afgjørelse af et spørgsmaal mellem firmaet F. P. Passos og kapteinen paa det danske skib „Thor" i aaret 1895.

Disse tvistigheder er imidlertid ogsaa i de sidste aar forefaldne og forefalder fremdeles. Ved en anledning, hvor ved et norsk skibs last difference befrygtedes, og modtagerfirmaet var særlig vanskeligt at have at gjøre med, konfererede jeg med toldbodens inspektør om disse spørgsmaal, idet toldboden jo ogsaa har den største interesse deri, og drøftede, hvorvidt ikke en effektiv, officiel maaling i dette tilfælde skulde kunne erholdes for engang at føre en paalidelig kontrol. Tanken fandt tilslutning, ordrer blev med stor elskværdighed givne. Maalingen blev en ældre „Conferente" (overtoldbetjent) overgivet. Hvorvidt denne i solvarmen ogsaa trods al god vilje vilde kunne faa hvervet udrettet, var mig tvilsomt, men vi afventede resultatet. Dette blev til min overraskelse, at en difference forelaa, og at en betydelig mulkt ilagdes. Denne blev hævet efter nærmere kontrolberegninger, da jeg forelagde sagen for inspektøren, og det opklaredes, at lasten var fra det omhandlede fartøi, for hvilket jeg selv havde begjæret kontrolmaalingen, og hvor jeg efter det om indlastningen oplyste havde grund til at føle mig overbevist om, at nogen difference ved udlosningen ikke skulde udkomme. Dette viser, at det fra den herværende velvillige og paapasselige toldinspektørs side ikke mangler paa imødekommenhed til at bistaa i spørgsmaalet, men ogsaa at den omhandlede maaling under udlosningsforholdene hersteds er en vanskelig sag at ordne effektivt.

I løbet af aaret 1901 forefaldt fremdeles nogle tvistespørgsmaal mellem skibsførere og modtagere. Især en med et engelsk fartøi blev langvarig og blev lagt merke til, fordi den havde tragiske omstændigheder til følge.

I et par af disse tvister vilde modtagerne ikke nøie sig med saadan arbitral

afgjørelse, som oven er nævnt, men krævede tillige salgsværdien af det manglende uden samtidig at ville give fragten derfor.

Naar saadan strenghed ligeoverfor kapteinen udvises, kunde der spørges, om det da ikke hænder, at der indtræffer difference i den modsatte retning, at skibet medfører mere, end der staar paa konnossementet. Det indtræffer, og det er det vægtigste argument for, at afskiberne i staterne blot er skjødesløse og ikke tilsigter at skade skibsførerne. Medfører skibet mere, skulde jo kapteinen følgerigtig have fragt for dette overskud og (som ombud for afskiberen) endog tænkes at kunne fordre værdien af dette overskud. Men om saadan overfragt eller erstatning bliver der, saavidt jeg har seet, ikke tale. Og ligeoverfor toldboden er det lige galt at have formeget som forlidet.

Toldboden havde imidlertid ved disse tvistigheder fæstet sin opmerksomhed mere end før ved trælastladninger. Toldinspektøren udfærdigede under 24 september 1901 en speciel instruktion (Portaria) i emnet „for at hindre uregelmæssigheder, som maatte kunne indtræffe enten i oprettelsen af notaer til toldklareringen af ladninger af „pinho“ (furutræ og pitchpine) og andre sorter træ eller i toldbetjentens undersøgelser ved udtagelsen fra toldboden af disse varer og for at beskytte finantsministeriets interesser, og i tilfælde af restitution af told, ogsaa selve importørens interesser“. Det er deri bestemt, at der skal være større orden i de til toldklareringen fremlagte notaer fra importørerne, og disse skal være affattede efter en bestemt model. Toldbodens konference eller undersøgelse skal foretages enten ombord paa selve fartøiet, som har ført trælasten, eller paa et af konferenten selv angivet sted for der med nøiagtighed at kunne skride til examination og maaling af dem. Skikkede steder hertil er: Praia de D. Manoel, Largo de Santo Christo dos Milagres, Doca de Alfandega, Docas Nacionaes, Trapiches Alfandegados; derimod ikke sagbrug, etablissementer eller bygninger, som tilhører vedkommende kjøbere af lasten. Naar trælasten, losset fra fartøiet, skal føres over til Maná, Nictherohy og lignende punkter, skal den først konfereres ved hvilketsomhelst af forannævnte steder, og efter at være konfereret skal den føres over for at losses paa bestemmelsesstedet, ledsaget af følgeseddel (guia) udfærdiget og undertegnet af konferenten, og hvoraf fremgaar de forskjellige træstykkers kvantitet, slags og dimensioner; bliver nogen trælastlægter antruffet uden saadan „guia“, anholdes og indbringes den til toldboden. Konferenten skal hver dag paa notaen til klareringen optegne kvantitet, slags og dimensioner paa de stykker træ, som han konfererer og det respektive meterindhold, for at revisorerne af klareringerne skal have de nødvendige data til at kontrollere nøiagtigheden af beregningerne. Hvis konferenten finder difference i maalingen, skal han anholde trælastpartiet og lade det flytte, om muligt til Doca de Alfandega, medmindre det maatte ligge i en Trapiche Alfandegado, og skal straks underrette inspektøren, som skal lade gjøre examination ved en anden konferent. Hvis kapteinen har afgivet erklæring om, at der er kastet last overbord, eller at styrtsjø har revet dele af dækslasten med sig, skal den interesserede part hos inspektøren begjære opnævnelse af to konferenter, af hvilke en skal udføre konferencen og den anden kontrollere og bekræfte den førstes resultat. Bliver denne formalitet ikke foretaget, bliver det umuligt for inspektøren at tage hensyn til hvilkesomhelst reklamationer, der sigter til at erholde tilbage toldafgift, som importøren maatte have betalt for meget. De interesserede skal i sine notaer til toldklareringen angive mængde og slags af træstykkerne overensstemmende med tarifens klassifikation og benævnelser, det vil sige, om den toldklarerede last bestaar af bjælker, planker og

bord etc. (Vigas, Conçoeiras ou Pranchoes e Taboas), hvorfor herefter den ulovligen indførte og tolererede praxis at benævne dem „stykker" uden opgivelse af hvert træstykkes slags, dimensioner og kvantitet er forbudt. Ladninger af trælast skal toldklareres i en eneste nota, der omfatter hvilketsomhelst skibs hele last, eller i to, en angaaende den last, som føres paa dækket, og den anden angaaende den, der føres i rummet, og ikke saaledes som det i lang tid er blevet taalt, at de interesserede deler hver ladning i fire, fem eller flere notaer, angivende paa hver fjerde- eller femtedelen af lastens stykkers totale kvantitet og kubikmeterindhold, uden skjelnen mellem stykkernes forskjellige størrelser eller dimensioner. Maalingen af plankernes længde skal foretages fra hver plankes ene yderende til den anden uden ændring i den mellem kjøbere og sælgere medgivne handelspraxis om „pinho par" og „pinho impar", hvorfor det ikke er tilladt konferenterne at overse hvilkensomhelst mængde (tommelængde) paa hvert stykke. Dette er det hovedsagelige indhold af nævnte „Portaria". Medens vore fartøiers losning før ofte forsinkedes, fordi importøren ikke havde klareret lasten i sin helhed, men udstykkede klareringen i portioner for ikke at udbetale tolden paa én gang, er der nu lagt an paa at bevirke hele klareringen gjort med én gang. Imidlertid kan inspektøren fritage derfra efter specielle omstændigheder. Hvor lasten bestaar af mange forskjellige sorter planker, er man allerede kommet tilbage til klarering i portioner „efter sortiment", dog maa særskilt bevilling til. Den ved denne „Portaria" anordnede maaling skulde antages at blive nøiagtig nok. Ialfald, hvis vedkommende konferent selv foretog den. Imidlertid er det blevet til det, at konferenterne lader toldvagtmanden ombord foretage maalingen og nøier sig med at modtage dennes daglige optegnelser og samle og beregne disse. Det maa lægges merke til, at toldboden udtrykkelig kræver maaling af hver tomme. Den nøier sig saaledes ikke med den amerikanske maaling, der kun tog lige fod (16, 18, 20 etc.) eller med importørernes maaling efter samme system, der var den tidligere vanlige. Sagen var, at importørerne selv, naar de skulde sælge til sine kunder, var nøiagtige nok paa længden og gjerne solgte i „ulige fod" (16, 17, 18, 19, 20 etc.). Det er disse to systemer, der betegnes med udtrykkene „pinho par" og „pinho impar". Ved salgskontrakt til folk her fra importøren var det altid forudsat, at der mentes betaling efter „pinho impar," hvis det ikke udtrykkelig var sagt, at man skulde faa efter „pinho par." Det var ventet, at efter disse bestemmelser og denne toldbodens skjærpede paapasselighed skulde baade afskibere og modtagere udvise den største forsigtighed og nøiagtighed og de ubehagelige differencespørgsmaal, der for kapteinen er de ubehageligst mulige, efterhaanden forsvinde. De viser sig imidlertid ligegodt fremdeles i aaret 1902, et norsk fartøi med amerikansk trælast har atter havt dem, og efter megen forhandling har kapteinen maattet nøie sig med opgjør efter de i arbitralafgjørelserne fastslaaede principer, det vil sige med et lidet tab i fragten i anledning af forefunden difference.

Det er klart, at hvis kapteinerne selv sluttede sine certepartier, vilde de ialfald efter at have prøvet disse tvistigheder og have havt tort og tab nok anvende al forsigtighed i affattelsen. Men kapteinerne har liden indflydelse paa disse certepartier, der vanligvis kommer dem færdige ihænde fra europæisk havn eller fra New York og Pensacola. Rederne paa sin side tager certepartiernes udtryk ikke saa nøie, idet de haaber, at kapteinen nok ser efter, og at det hele alligevel vil komme rigtig ud. Da det, som vist, imidlertid kan resultere i ubehagelige tab, burde de enten i certepartiet, som foreslaaet stipulere: „On right delivery of the intaken number of pieces in

the port of destination, freight to be paid for the number of feet declared on bill of lading." Eller ogsaa, og dette er jo det simpleste, burde de gaa ud fra, hvad fartøiet med fuld last af træ før har tjent i fragt og fastsætte „lump sum" betalbar ved losning af det indtagne antal stykker, ligegyldigt hvormange fod disse maatte repræsentere. Derved vilde de være fri for al befatning med de superficielle fod, hvis anførelse paa konnossementet ogsaa for saavidt nu er mindre hensigtsmæssig, som den ganske vist fremdeles er grundlag for salgsberegningerne mellem sælger og modtager, men ei kommer til anvendelse ved toldboden her, som ikke klarerer efter superficielle fod, men efter kubikmeter (og med en liden forskjel i tolden, efter som det er bjælker eller planker). Der er endnu et punkt, hvor kapteinen ved certepartiets affattelse møder vanskelighed. Certepartiet siger sedvanlig „according to the custom of the port." Sædvane her i havnen er, at skibet har at lægtre lasten og levere den paa kai. Sæt at skibet er udlosset, det vil sige, at den sidste planke er gaaet fra fartøiet til lægteren paa sidste liggedag. Sæt at de sidste planker kommer iland paa kaien to dage efter. Kapteinen begjærer sit fragtopgjør, som sædvane er, til 90 dages sigtkurs paa udlosningsdagen og mener den dag, skibet var tomt. Modtageren giver ham det efter kursen den dag, de sidste planker kom iland, hvilken maaske er ufordelagtigere. Først den dag var efter sædvanen fartøiet udlosset, siger han. Kapteinen gjør gjældende, at isaafald tilkommer der ham betaling for to overliggedage. Disse er der imidlertid yderst sjelden tale om at faa. Dette spørgsmaal vilde imidlertid kunne undgaaes ved at fastsætte, at lasten skal tages fra siden, og at lægtringen skal være skibet uvedkommende, i en klausul som følgende: „Cargo to be delivered free from vessel's side at charterer's (or receiver's) risk and expense at the rate of . . . feet or cubic metres pr. day, sundays and official holydays excepted."

Nye havneafgifter i Cadiz.

Skrivelse fra konsul C. Segerdahl af 21de marts 1902.

Da den spanske regjering har bemyndiget den herværende havnedirektion til at paalægge en ny afgift paa alle varer, som losses eller lastes her, hvilken afgift helt og holdent skal anvendes til havnens udbedring, har jeg herved den ære at meddele en tabel over denne afgift, som traadte i kraft den 1ste dennes.

1ste klasses skibsfart (Spanien og dets besiddelser).

		Udlosset gods, for 1 000 kg. Pesetas.	Indlastet gods, for 1 000 kg. Pesetas.
1.	Alle slags mineralier, kul og kokes, gjødningsstoffe, kalk, cement, huggen gadesten, bygningsmateriale af ler og cement . . .	0.075	0.075

		Udlosset gods, for 1 000 kg. Pesetas.	Indlastet gods, for 1 000 kg. Pesetas.
2.	Salt	0.375	0.250
3.	Emballage	fri	fri
4.	Alle andre varer og præget mynt	0.375	0.375

2den klasses skibsfart (Europa).

1.	Jernmalm, slag og pyrit	0.500	0.250
2.	Andre mineralier	0.750	0.750
3.	Kul og kokes	0.250	0.250
4.	Kalk, cement, huggen gadesten og bygningsmateriale af ler og cement	0.250	0.250
5.	Stangjern	1.000	0.250
6.	Bly i blokke og rostet kobbermalm	1.000	0.500
7.	Salt	1.500	0.050
8.	Gjødningsstoffe	1.000	0.125
9.	Korn og vin	2.000	1.000
10.	Emballage	fri	fri
11.	Alle andre varer og præget mynt	2.500	1.250

3die klasses skibsfart (andre lande).

1.	Jernmalm, slag og pyrit	0.500	0.100
2.	Andre mineralier	1.000	0.500
3.	Kul og kokes	1.000	0.250
4.	Kalk, cement, huggen gadesten og bygningsmateriale af ler og cement	0.250	0.250
5.	Stangjern	1.000	0.250
6.	Bly i blokke og rostet kobbermalm	1.500	0.500
7.	Salt	1.500	0.050
8.	Gjødningsstoffe	1.000	0.125
9.	Korn og vin	2.500	1.250
10.	Emballage	fri	fri
11.	Andre varer og præget mynt	3.500	2.500

Nye jernbaneanlæg i Tunis.

Skrivelse fra konsulatet i Tunis, dateret 4de april 1902.

Konsulatet tillader sig herved at indberette, at et af den tunesiske regjering gjort forslag, gaaende ud paa, at denne skulde faa optage et laan, stort

40 millioner francs, for anlæggelse af nye jernbaner i Tunis, er blevet bifaldt af det franske parlament.

Ved bemeldte parlamentsbeslutning er den tunesiske regjering blevet bemyndiget til efter sine behov og mod en maximumsrentefod af 4 pct., amortisering iberegnet, at laane ovennævnte beløb af 40 millioner francs for bygning af følgende jernbanelinjer:

1. Pont du Fahs—Kalaât es Senam med sidebane til Kef;
2. Kairouan—Sbiba;
3. Bizerte—Nefzas;
4. Sfax—Soussenettet.

Den førstnævnte af disse linjer er i første række beregnet paa at skaffe en exportvei for de store ved Kalaât og es Senam beliggende og allerede koncederede fosfatleier, hvis produktion saaledes skal udføres over Tunis og efter al sandsynlighed kommer til at afstedkomme en ikke ubetydelig forøget rørelse i skibsfarten i regentskabets hovedstad.

Den anden af de nævnte linjer, som bliver en fortsættelse af den allerede existerende strækning Sousse—Kairouan, kommer til at lette udførselen over Sousse af hovedsagelig landbrugsprodukter fra den indre Sahelregion.

Hvad den tredie linje angaar, saa bør den blive af særlig betydning, da den nordre del af regentskabet Tunis, hvorigjennem den skal strække sig, ikke alene paa grund af den dersteds vanlig i tilstrækkelig mængde forekommende nedbør er meget frugtbar, men ogsaa rig paa mineralier.

Det saaledes besluttede jernbanenet kommer, naar det er blevet virkeliggjort, til i forbindelse med de allerede nu færdigbyggede linjer at give det indre af landet de for en praktisk udnyttelse af dets naturlige hjælpekilder aldeles nødvendige afløbsveie.

St. Helena.

Aarsberetning for aaret 1901 fra konst. konsul H. W. Solomon, dateret 1ste april 1902.

Til St. Helena ankom i aaret 1901 for at proviantere etc. 17 norske skibe dr. 12 003 tons.

Af svenske skibe ankom, ligeledes for at proviantere, 1 dr. 1 041 tons.

Expeditionsafgifter i norske sager ingen, i svenske sager 2 sh.

Saavel import som export udviser i aaret 1901 en forøgelse i sammenligning med det foregaaende aar. Importen udgjorde — bortseet fra 2 110 okser, 12 heste og 7 faar, hvilke dyr alle kom fra England — ialt 17 006 tons til en antagen værdi af £ 20 434. 0. 0. Heraf kom fra England 16 837 tons, fra Kapstaden 96 tons og fra Australien 73 tons. Exporten udgjorde ialt 522 tons til en værdi af £ 6 322. 0. 0. Heraf gik til England 155 tons og til Kapstaden 367 tons.

Antallet af skibe, der tilstedtes officiel praktika, var i aaret 1901 ialt 177, hvoraf 15 britiske krigs- og transportskibe og 162 koffardiskibe, nemlig 100 dampskibe og 62 seilskibe.

St. Thomas.

Aarsberetning for aaret 1901 fra konsul Waldemar Riise, dateret 12te marts 1902.

Den norske skibsfart i aaret 1901.

	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	8 665	5	8 665	-	-	1	1 672	1	1 672
Seilskibe	-	-	2	2 243	2	2 243	-	-	2	1 287	2	1 287
Sum	-	-	7	10 908	7	10 908	-	-	3	2 959	3	2 959
B. I ballast:												
Hovedstationen.												
Dampskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	4	6 993	4	6 993
Seilskibe	-	-	2	1 421	2	1 421	-	-	2	1 421	2	1 421
Sum	-	-	2	1 421	2	1 421	-	-	6	8 414	6	8 414

For ordre ankom 2 seilskibe, for reparation 1 dampskib og 1 seilskib og for at indtage provisioner 1 seilskib.

Intet svensk skib anløb St. Thomas i aaret 1901.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe kr. 444.11, der tilfaldt konsulen. Expeditionsafgifter i norske sager kr. 113.75, i svenske sager intet.

St. Thomas' havn besøgtes i finansaaret 1900—1901 af 2 470 skibe, hvoraf 1 765 engelske, 290 danske, 188 tyske, 65 franske, 72 amerikanske, 52 hollandske, 17 norske, 1 svensk; resten tilhørte forskjellige nationer. Af disse var 38 krigsskibe — deriblandt Hans Majestæts korvet „Balder" — der anløb for kul, proviant eller blot for at vise flaget. 366 var dampskibe, væsentlig tilhørende „Hamburg—American Line", „Compagnie générale transatlantique" og „Royal Mail S. S. Co.", der alle har kullagere, reparationsverfter etc. her. Nedgangen i seilskibe vedvarer, og der befragtes herfra næsten ingen skibe mere.

Der paamønstredes 5 og afmønstredes 1 mand, alle fra norske skibe; ingen rømning fandt sted.

Toldintraderne paa St. Thomas udgjorde i nævnte finansaar $ 17 511.00 og skibsafgifterne $ 21 496.24; begge tal udviser en opgang fra det forløbne aar, da de var henholdsvis $ 15 089.92 og $ 17 999.00.

Af vareindførselen fremgaar, at der overhovedet intet indføres fra de forenede riger, ialfald ikke direkte; af specielt skandinaviske exportartikler indføres fyrstikker f. ex. væsentlig fra Kjøbenhavn og margarin fra Nordamerika. Forbruget af disse varer er dog for ringe til, at konsulatet kan anbefale, at der hjemmefra gjøres nogen større anstrengelse for at tilkjæmpe sig det herværende marked.

Hele summen af indførte varer beløb sig til $ 831 574.00, hvoraf halvdelen, nemlig $ 414 504.00 fra de Forenede Stater, $ 170 682.00 fra Storbritannien, $ 62 267.00 fra Tyskland, $ 60 236.00 fra Canada, $ 33 663.00 fra Frankrige, $ 18 834.00 fra Danmark. Resten fra forskjellige andre lande. Af stenkul indførtes 90 818 tons til værdi $ 237 663.00, hovedsagelig fra de Forenede Stater.

Af øl indførtes for $ 8 275.00, deraf fra Danmark $ 5 010.00.

Sundhedstilstanden har som sedvanlig været udmerket.

St. Croix' to havne, Christiansted og Frederiksted, besøgtes i ovennævnte finansaar af 231 skibe, deraf Christiansted af 90 og Frederiksted, der har den lettest tilgjængelige havn, af 141. Toldintraderne dersteds udgjorde $ 93 588.07 imod $ 111 291.93 i forrige finansaar.

Der exporteredes fra St. Croix:

	Sukker.	Rhum.	Melasse.
Til Danmark	312 203 ℔	22 473 gl.	24 gl.
„ Forenede Stater	18 272 843 „	36 132 „	15 734 „
„ St. Thomas	200 350 „	10 530 „	1 083 „
Tilsammen	18 785 396 ℔	69 135 gl.	16 841 gl.
mod i finansaaret 1899—1900	26 387 779 „	42 345 „	90 591 „

Den nuværende høst tegner i enhver henseende godt.

I det forløbne aar har det brændende spørgsmaal her atter været disse danske øers overgang til de Forenede Stater, hvorom nu en traktat er afsluttet mellem de to magter og bekræftet af det amerikanske senat samt i disse dage (marts 1902) forelagt den danske rigsdag, hvor den sandsynligvis ogsaa vil blive bekræftet. Dermed vil da det danske flag forsvinde herude i Vestindien, efter at have vaiet her i over 200 aar.

Medens planterne paa St. Croix — der væsentlig er amerikanere og irlændere — vistnok venter materiel fordel af overdragelsen, forsaavidt som deres sukker nu vil kunne indføres toldfrit i Amerika, er man her paa St. Thomas tildels bekymret for fremtiden, idet øen nu faktisk er frihavn med meget smaa skibsafgifter og kun for skibe, der losser eller lader, samt kun 3 pct. indførselstold paa alle varer; paa disse to omstændigheder beror øens hele velfærd, og man ved endnu ikke, hvorledes amerikanerne vil stille sig paa disse punkter. Naar Panama- eller Nicaraguakanalen gjennemføres, vil øens udmerkede havn — den bedste i Vestindien — utvilsomt atter svinge sig op til at blive af stor betydning. Ved anlæg af flere kulverfter og etablering af energiske skibsmæglere vil der da utvilsomt atter være forretninger at gjøre paa St. Thomas.

Victoria, B. C.

Aarsberetning for aaret 1901 fra konsul Thomas R. Smith, dateret 22de marts 1902.

Den norske skibsfart. Til konsulatdistriktet ankom i aaret 1901 55 dampskibe dr. 107 282 tons og 5 seilskibe dr. 4 922 tons, ialt 60 norske fartøier dr. 112 204 tons. Samtlige ankom i ballast og afgik med ladning.

Ingen svenske skibe besøgte konsulatdistriktet.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen intet, ved vicekonsulsstationerne kr. 491.00, hvoraf tilfaldt konsulen kr. 245.00.

Expeditionsafgifter i norske sager kr. 26.00, i svenske sager kr. 28.00.

Fragter. Der var under hele aaret 1901 god efterspørgsel efter tonnage, foranlediget dels ved det rige laksefiske paa Fraser-floden og dels ved den livlige efterspørgsel efter trælast fra denne koloni fra alle kanter af verden. Transporten af kul lagde ogsaa beslag paa noksaa megen tonnage. Laksen skibedes for det meste til Storbritannien. Fragterne holdt sig godt oppe, og gjennemsnitsraterne var som følger:

For laks fra 38 sh. 9 d til 42 sh. 6 d, for tømmer til Sydney 38 sh. 9 d til 41 sh. 3 d, Melbourne eller Adelaide 46 sh. 3 d til 47 sh. 6 d, Port Pirie 45 sh. til 46 sh. 3 d, Fremantle eller Geraldton 56 sh. 3 d til 57 sh. 6 d, Shanghai 40 sh. til 42 sh. 6 d, Taku eller Newchwang 50 sh. til 52 sh. 6 d, Vladivostock 40 sh. til 45 sh., vestkysten af Syd-Amerika 47 sh. 6 d til 50 sh., Syd-Afrika 65 sh. til 67 sh. 6 d, Storbritannien og Irland eller kontinentet 70 sh. til 75 sh.

Koloniens uhyre rigdom paa mineralier kom endnu mere tilsyne i det forløbne aar ved opdagelsen af store og værdifulde malmleier paa Vancouver-øen. Feltet er beliggende mellem Victoria og Nanaimo og er meget lovende, hvorfor man forudser en stor opkomst af de nævnte to allerede noksaa betydelige byer saavelsom dannelsen af nye byer paa steder, der først nylig er begyndt at blive bebyggede.

Indhold: **Kjøbenhavn** S. 97. — **Nye havneafgifter i Cadiz** S. 139. — **Nye jernbaneanlæg i Tunis** s. 140. — **St. Helena** s. 141. — **St. Thomas** s. 142. — **Tanger** s. 129. — **Trælastcertepartier og konnossementer til Rio de Janeiro** s. 133. — **Victoria B. C.** s. 144.

Johannes Bjørnstads bogtrykkeri.

KONSULATBERETNINGER.

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

indkomne i aaret 1902.

Udgivet ved

No. 4. departementet for det indre, afdelingen for udenrigske sager, handel og sjøfart. **1902.**

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

Leith.

Aarsberetning for aaret 1901 fra konsul J. W. Tornøe, dateret 8de april 1902.

Den norske skibsfart i aaret 1901.

	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	8 116	43	37 345	65	45 461	12	3 407	27	14 474	39	17 881
Seilskibe	49	8 755	18	7 263	67	16 018	37	6 758	18	5 986	55	12 744
Sum	71	16 871	61	44 608	132	61 479	49	10 165	45	20 460	94	30 625
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	194	74 095	373	197 356	567	271 451	433	174 402	615	291 338	1048	465 740
Seilskibe	258	42 322	117	63 060	375	105 382	300	49 167	134	39 478	434	88 645
Sum	452	116 417	490	260 416	942	376 833	733	223 569	749	330 816	1482	554 385
Totalsum af ladede fartøier	523	133 288	551	305 024	1074	438 312	782	233 734	794	351 276	1576	585 010
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	5	1 591	13	4 192	18	5 783	3	1 425	41	31 938	44	33 363
Seilskibe	-	-	8	2 998	8	2 998	2	807	17	4 272	19	5 079
Sum	5	1 591	21	7 190	26	8 781	5	2 232	58	36 210	63	38 442
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	122	39 635	614	278 021	736	317 656	7	3 363	253	123 813	260	127 176
Seilskibe	44	5 118	150	27 035	194	32 153	22	7 660	121	43 428	143	51 088
Sum	166	44 753	764	305 056	930	349 809	29	11 023	374	167 241	403	178 264
Totalsum af ballastede fartøier	171	46 344	785	312 246	956	358 590	34	13 255	432	203 451	466	216 706

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 4 248 522.oo, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 4 482 720.oo*).

For ordre, reparation eller lignende anløb 16 norske fartøier dr. 9 420 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 902 dr. 477 420 tons, til hovedstationen 33 dr. 17 289 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 4 254.oo, ved vicekonsulsstationerne kr. 41 892.oo; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 25 200.oo. Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 1 023.oo, ved vicekonsulsstationerne kr. 25 472.oo; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 13 759.oo. Ialt tilfaldt konsulskassen kr. 38 959.oo.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 271.oo, i svenske sager kr. 42.oo.

Følgende zifre udviser omfanget af den **norske** skibsfart paa Skotland og tilliggende øer i aaret 1901, sammenholdt med aaret 1900:

Ankomne	1900.		1901.		Forøgelse.		Formindskelse.	
fartøier:	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Med ladning	1 281	436 171	1 074	438 312	—	2 141	207	—
I ballast	1 026	462 175	956	358 590	—	—	70	103 585
Tilsammen	2 307	898 346	2 030	796 902	—	—	277	101 444
Afgaaede fartøier:								
Med ladning	1 759	714 928	1 576	585 010	—	—	183	129 918
I ballast	550	189 533	466	216 706	—	27 173	84	—
Tilsammen	2 309	904 461	2 042	801 716	—	—	267	102 745
Skibsfartens hele omfang	4 616	1 802 807	4 072	1 598 618	—	—	544	204 189

For den svenske skibsfart viser følgende tabel for:

Ankomne fartøier:	1900.		1901.		Forøgelse.		Formindskelse.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Med ladning	443	202 608	524	231 776	81	29 168	—	—
I ballast	364	266 534	378	245 644	14	—	—	20 890
Tilsammen	807	469 142	902	477 420	95	8 278	—	—

*) Da et forholdsmæssigt stort antal af dampskibe er befragtede pr. maaned og saaledes ikke medtagne i ovennævnte opgave af fragter for **reise**, er tallene misvisende.

Afgaaede fartøier:	1900.		1901.		Forøgelse.		Formindskel	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Ton
Med ladning .	717	430 539	740	405 922	23	—	—	24 6
I ballast . . .	96	43 599	165	73 455	69	29 856	—	
Tilsammen	813	474 138	905	479 377	92	5 239	—	
Skibsfartens hele omfang .	1 620	943 280	1 807	956 797	187	13 517	—	

Den norske skibsfart aftog med 277 skibe og med 101 444 tons.

Følgende havne viser betydelig nedgang:

Alloa	ca. 10 000	tons
Ardrossan.	„ 16 000	„
Boness	„ 20 000	„
Burntisland . . .	„ 12 000	„
Grangemouth . .	„ 25 000	„
Methil	„ 50 000	„

Medens opgang fandt sted ved:

Leith	ca. 16 000	tons
Aberdeen	„ 9 000	„
Glasgow	„ 27 000	„

Den svenske skibsfart tiltog med 95 skibe og med 8 278 tons.

Opgang viser fornemmelig:

Dundee.	ca. 3 500	tons
Fraserburgh . . .	„ 5 000	„
Granton	„ 5 000	„

Medens nedgang fandt sted ved:

Boness	ca. 6 000	tons
Burntisland . . .	„ 7 000	„
Glasgow	„ 11 000	„

I de sidste fem aar ankom til distriktet:

	Norske skibe:		Svenske skibe:	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1897 . . .	2 052	707 788	558	256 541
1898	2 064	754 540	600	297 403
1899	2 002	782 728	652	340 061
1900	2 207	898 346	807	469 142
1901	2 030	796 902	902	477 420

**

Bruttofragterne udgjorde i de fem sidste aar:

	Norske skibe.	Svenske skibe.
1897	520 763	147 780
1898	560 702	171 106
1899	566 834	203 515
1900	716 070	302 064
1901	485 069	319 149

foruden et betydeligt antal maanedsfragter.

De forenede rigers skibsfart var i aaret 1901 saaledes fordelt paa distriktets havne:

	Norske.				Svenske.			
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons. Deraf dampskibe.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons. Deraf dampskibe.
Ankomne skibe:								
Leith . . .	158	70 260	83	51 244	33	17 289	17	12 711
Aberdeen . .	94	33 547	76	24 859	12	3 153	7	2 023
Alloa . . .	102	27 975	45	16 248	71	22 187	27	10 566
Arbroath . .	2	416	—	—	3	765	2	536
Ardrossan .	23	22 598	15	14 616	2	1 926	1	1 528
Ayr . . .	26	13 975	13	7 398	4	2 120	1	519
Boness . .	222	71 299	117	52 637	109	37 154	60	25 389
Burntisland .	148	68 598	129	64 446	179	105 696	114	89 232
Charlestown .	22	2 862	4	878	28	5 368	2	277
Dundee . .	13	5 350	3	1 700	10	6 773	6	6 765
Dysart . . .	105	10 722	10	1 832	—	—	—	—
Fraserburgh .	44	11 466	42	11 295	23	6 128	23	6 128
Glasgow . .	187	117 714	165	103 597	45	39 167	44	38 552
Grangemouth	395	163 368	321	150 308	92	47 968	61	39 588
Granton . .	57	16 564	21	8 888	79	66 394	72	64 240
Greenock . .	23	23 520	9	10 128	4	1 853	4	1 853
Kirkwall . .	3	540	1	198	—	—	—	—
Lerwick . .	60	14 056	60	14 056	37	9 418	36	9 203
Macduff . .	1	137	1	137	2	308	—	—
Methil . . .	190	82 643	149	74 127	141	96 535	86	83 173
Montrose . .	15	4 914	7	2 158	5	1 381	5	1 381
Peterhead .	47	11 950	45	11 613	10	2 489	10	2 489
Port Glasgow	1	181	--	—	—	—	—	—
St. Davids .	12	2 180	5	1 260	7	1 202	1	359
Stornoway .	30	5 905	24	5 179	4	1 435	3	1 108
Troon . . .	6	3 106	5	2 517	1	480	—	—
Wick . .	44	11 056	37	9 988	1	231	1	231

Til den norske sjømandskirke i Leith indkom som frivillige gaver fra norske skibsførere:

I aaret 1901	£ 10. 2. 7
Mod i aaret 1900	„ 5. 8. 10
—„— 1899	„ 8. 7. 3

Til Ulricæ Eleonoræ kirke i London opkrævedes af svenske fartøier:

I aaret 1901	£	81. 12. 6
Mod i aaret 1900	„	82. 18. 3
—„— 1899	„	59. 5. 4

Af sjømandsanvisninger hjemsendtes i aaret 1901 til det kongelige departement for det indre for norske sjømænd to til beløb £ 70. 0. 0, desuden er ikke ubetydelige opsparede hyrebeløb fra sjømænd ved konsulatets assistance hjemsendte dels ved postanvisninger og dels ved bankveksler saavel for norske som for svenske sjømænd.

Antallet af skibbrudne, syge og nødlidende sjømænd, der modtog understøttelse af konsulatet i aaret 1901, udgjorde:

Norske	107
Svenske	38
Udlændinge	2
Tilsammen	147

Af norske sjømænd	paamønstredes		308
„ — —	afmønstredes		546
„ svenske —	paamønstredes		152
„ — —	afmønstredes		138
„ fremmede —	paamønstredes		29
„ — —	afmønstredes		36
Ialt rømte fra norske og svenske fartøier i aaret 1901			44

For 11	afdøde	norske	sjømænd	hjemsendtes	i	aarets	løb . . .	£ 33. 17. 7
„ 6	„	svenske	—	—	i	—	„	„ 13. 19. 9

---

4 norske og 1 svensk fartøi blev paa grund af overlastning stansede af Board of Trade.

Inden distriktet indkjøbtes i aaret 1901:

Norske skibe:

Bark „Carl Gustav“	bygget	1864	drægtig	931	tons	—	pris . .	£ 1 310
Dampskibet „Zena“	„	1871	„	632	„	—	„ . .	„ 4 700
Bark „Europa“	„	1870	„	1 393	„	—	„ . .	„ 2 100

Svenske skibe:

Bark „Staut“ bygget 1876 drægtig 557 tons — pris . . . . £ 1 075

For norsk regning solgtes i aaret 1901

Bark „Staut“ af Sarpsborg for . . . . . „ 1 075
— „Sindbad“ af Arendal „ . . . . . „ 2 900

Antallet af expeditioner afsendte fra konsulatet udgjorde:

Til udenrigsdepartementet	42
„ departementet for det indre	199
„ kommercekollegiet	65
„ vicekonsulerne, andre myndigheder og private personer	1 879
Tilsammen	2 185
Mod i aaret 1900	2 084
—„— 1899	1 944

Trælast.

Der fandt en yderligere nedgang sted i bygningsindustrien i det forløbne aar, fornemmelig forsaavidt spekulationsbygning af leiegaarde angaar. Arbeidet omfattede især offentlige og andre bygninger samt selveiede huse, men, saavidt man kan se, er udsigten til fortsat virksomhed selv inden denne ramme ikke meget lysende.

Der har, for Leiths vedkommende, været mindre aktivitet i skibsbyggerierne end i det foregaaende aar, og omendskjønt arbeidet ved verfterne har foregaaet uden afbrydelse, er mindre tonnage sat paa vandet. Ved flere verfter sinkedes ogsaa arbeidet i sommerens løb paa grund af kjedelarbeidernes strike, der varede nogle uger. Et betydeligt kvantum arbeide haves imidlertid endnu under udførelse, og med dette samt det ordinære antal af nye ordres, der burde indløbe, antager man, at verfterne vil have ganske god beskjæftigelse i indeværende aar.

Tiltrods for flauheden i hus- og skibsbygningsindustrierne har der dog været en stadig efterspørgsel fra andre trækonsumerende industrier, og det viser sig, at forbruget i det forløbne aar har været større, end man havde formodet efter de almindelige klagemaal over daarlige tider. Kjøbmændene lader saaledes til at have følt stillingen trykkende, mere fordi profiten har været meget ringe, end fordi omsætningen er gaaet tilbage. Der har været det sedvanlige antal af fallitter inden denne industrigren i det forløbne aar, men ingen af saa vidtrækkende følge som de, der fandt sted i begyndelsen af aaret 1900, og trælasthandlerne selv har klaret sig meget godt under trykket af et meget ugunstigt aar. Der var nogen ængstelighed tidlig paa sommeren for, at et firma (limited) af sagbrugseiere og trælasthandlere vilde blive nødt til at likvidere, men heldigvis blev en ordning truffet for salg af forretningen, saa kreditorerne kun led et ubetydeligt tab, og enhver forstyrrelse inden trælasthandelen afvendtes.

Priserne stillede sig ved aarets slutning saaledes:

Norske.	Battens.
2nd yellow	£ 7. 10. 0 til £ 8. 0. 0.
3rd —	„ 6. 15. 0 - „ 7. 0. 0.
4th —	„ 5. 15. 0 - „ 6. 0. 0.

Svenske.	Deals.	Battens.
Mixed yellow . .	£ 16. 0. 0 til £ 18. 0. 0	£ 12. 0. 0 til £ 13. 0. 0
3rd — . .	„ 14. 0. 0 - „ 15. 0. 0	„ 11. 0. 0 - „ 12. 0. 0
4th — . .	„ 12. 0. 0 - „ 13. 0. 0	„ 9. 0. 0 - „ 10. 0. 0
5th — . .	„ 11. 0. 0 - „ 12. 0. 0	„ 7. 10. 0 - „ 8. 0. 0

Kul.

Som man kunde forudse, aftog exporten i aaret 1901 betydelig i sammenligning med aaret før, nemlig for Skotlands vedkommende fra 7 376 942 tons til 6 193 494 tons, en nedgang af 1 183 448 tons eller 16 pct.

Til de forskjellige lande udførtes fra Skotland i:

	1900.	1901.
Belgien	141 933 tons	94 538 tons
Danmark	884 343 „	915 287 „
Frankrige	804 057 „	586 260 „
Tyskland	1 876 203 „	1 731 748 „
Holland	440 920 „	126 843 „
Italien	495 179 „	420 915 „
Norge	512 262 „	437 576 „
Rusland	709 414 „	493 419 „
Spanien	195 722 „	126 541 „
Sverige	784 228 „	753 162 „
Andre lande i Europa	112 646 „	74 517 „
Tilsammen	6 956 967 tons	5 761 706 tons
Lande udenfor Europa	419 975 „	431 788 „
Totalexport	7 376 942 tons	6 193 494 tons
Havne i Storbritannien	3 516 817 „	3 724 275 „
Summa	10 893 759 tons	9 917 769 tons

Aarets mest fremtrædende træk er: 1) den fredelige ordning af lønninger og priser paa et hurtig faldende marked; 2) paalæggelse af en exportskat af 1 sh. pr. ton.

Kultraden skylder „The Consolation Board“ tak for dets fortsatte arbeide, hvorved det lykkedes at faa bestemt lønninger periodisk fremover, og saaledes har arbeidet praktisk talt foregaaet uden afbrydelse, medens priserne er faldt med fra 25 til 35 pct. og lønningerne 25 pct. Et saadant resultat er næsten enestaaende, og det lover godt for det nye aarhundrede, hvis første aar nu er

afsluttet; det er opmuntrende for dem, som imødeser endnu større fordele af det fredelige forhold mellem kapital og arbeide.

Ganske anderledes er de følelser, som kulskatten har fremkaldt. Med pris og bifald blev den modtaget af mange, der stod udenfor kulindustrien, men er ikke blevet godkjendt af en eneste statsøkonom af rang. Skatten er baseret paa den meningsløse forudsætning, at exportørerne den hele tid kunde have opnaaet 1 sh. mere, end de gjorde, medens den pris, som faaes i udlandet, selvfølgelig er maximum af, hvad der kan opnaaes i konkurrancen med andre forsyningskilder, og enhver forøgelse ved at levere varen i andre havne maa uundgaaelig ramme produktionslønninger og transport. Saa meget kul var imidlertid solgt paa leverance, før budgettet forelaa, at den endelige virkning af skatten endnu ikke kan sees, men finantsministerens idé, at denne vilde falde paa den udenlandske sjøfart, er allerede paavist at være feilagtig paa markeder, hvor kontinentale kul konkurrerer med britiske. Salg, effektuerede, før budgettet forelaa, undtoges fra skatten, forsaavidt disse salg var dækkede ved kjøb, men byrden af skatten paa senere salg er baaret af dette lands skibsredere og minearbeidere.

Skotland rammes haardt af kulskatten; denne skyldtes utvilsomt den store nedgang af 16 pct. i den skotske export, sammenlignet med kun 5 pct. for hele Storbritannien. Skotske kul betaler samme skat som engelske og wælske, der opnaar fra 50 til 100 pct. høiere priser.

Skibsbyggeri.

Det er tvilsomt, om i noget tidligere aar skibsbyggeriets betydning for den industrielle verden har vist sig klarere end i løbet af det foregaaende aar; kapitalister med praktisk talt ubegrænsede midler til disposition, baade hertillands og i udlandet, reorganiserede, amalgamerede og oprettede skibsverfter og mekaniske verksteder, udvidede dem, sammensluttede dem og gjorde dem mere mægtige. Sammenslutningssystemet viser sig dog sterkest i dets hjemland, de Forenede Stater, og fandt i aarets løb dersteds en amalgamation sted, der praktisk talt udgjør en konsolidering af et større antal firmaer; The American Shipbuilding Company kontrollerer nu et halvt dusin skibsverfter paa forskjellige steder i landet, og der haves stiltiende overenskomster med andre selskaber, men sammenslutningsprincipet gjør sin indflydelse merkbar mere og mere ogsaa paa denne side af Atlanterhavet, og der er mindre grund til at ryste paa hovedet af historien om, at amerikanske kapitalister søgte at erhverve samtlige skibsbyggerier paa Clyden, end de fleste folk synes at tro. Faktum er, at agenter fra Amerika henvendte sig til mere end et Clydefirma med forslag om absorbering eller rekonstruktion under amerikansk ledelse. Forslagene, der blev diskuterede, ledede vistnok ikke til noget endeligt resultat, men allerede den omstændighed, at slige forslag blev drøftet, er betydningsfuld, og tiltrods for de store vanskeligheder, der vilde stille sig iveien for en almindelig indtrængen af amerikansk kapital paa Clyden, maa en saadan dog haves for øie, om ikke som en sandsynlighed, saa dog som en mulighed. Der har aldrig været en tid, da kapitalen med dens magt til at lede forretninger, seet fra et internationalt standpunkt, var mere nødvendig for skibsbyggere, der vil følge med tiden. Skibsbygning bliver mere og mere en international industri, og den, som venter fremgang for sit foretagende, maa altid tage med i sine beregninger mulige konstellationer i alle dele af den civiliserede verden.

Et andet bemerkningsværdigt træk viser forrige aar i forholdet mellem skibsrederibedriften og skibsbyggeriet og i forbindelse dermed redernes medfødte optimisme. Tiltrods for yderst lave fragter holdt de verfterne fuldt beskjæftigede, med det resultat, at en betydelig større tonnage blev sat paa vandet end i det foregaaende aar. Denne forøgelse viser sig sterkest paa Clyden, og omendskjønt antallet af nybyggede skibe viser en nedgang, er totaltonnagen større og overskrider forrige aars nybygninger med en halv million tons. Dette synes at være nær sagt uforklarligt, naar fragtmarkedets stilling hele aaret igjennem haves for øie.

Der sattes i aaret 1901 paa vandet fra skotske skibsbyggerier ialt 375 fartøier dr. 554 406 tons mod i aaret 1900 406 dr. 541 031 tons.

Der var ved aarets udgang under bygning for amerikansk regning en yacht med turbinmaskine. Foruden 3 mindre britiske krigsskibe er tidligere kun en turbinbaad bygget her tillands, nemlig passagerdamperen „King Edward", bygget paa Clyden og sat paa vandet i juli maaned forrige aar. Den trafikerede mellem Glasgow og Campbeltown. Den nye baad bygges i Leith og dimensionerne er: 252 fod lang i vandlinjen, 32 fod bred, 21 fod dybgaaende.

Høitrykksturbinen er placeret paa midtakslen, der driver en propel, medens 2 lavtrykksturbiner driver hver sin sideaksel, hver forsynet med 2 propeller. Naar maskinen sættes igang, slippes dampen ind i høitrykksturbinen og efter der at expandere omtrent 5 gange, gaar den ind i lavtrykksturbinerne, hvor den yderligere expanderer 25 gange mere, og passerer derefter til kondensatorerne.

Det siges, at med 20 knobs fart er omdreiningerne af midtakslen 700 og af sideakslerne 1 000 pr. minut. Sideakslerne anvendes kun, naar fartøiet lægges langs kai eller ind og ud af havn, og dampen slippes gjennem ventiler direkte ind i lavtryksmotorerne eller i de agterover arbeidende motorer paa begge sider. Maskinen har 2 500 indik. hestekræfter. Med hensyn til farten, der antages opnaaet, vil konstruktørerne ikke love mere, end at den ikke vil blive mindre end 16 knob. Antagelig arbeides dog paa at opnaa en meget større fart, men da turbine anvendt paa skibe endnu befinder sig paa et experimentstadium, beholder konstruktørerne sin egen mening og venter paa resultatet. Med hensyn til turbinmaskineriets kuiforbrug, sammenlignet med almindeligt maskineris, hersker endnu nogen usikkerhed. I saa henseende viste „King Edward" sig under farten ifjor sommer temmelig økonomisk, men derfra kan neppe drages nogen parallel med hensyn til, hvad yachten gjennemsnitlig vil forbruge, da denne paa reiser vil gaa med forskjellig fart, medens „King Edward" stadig løb med høiest opdrivelig fart.

Følgende tabeller viser vareomsætningen mellem Norge og Skotland i aarene 1900 og 1901.

Import fra Norge:

Varesorter:		1900. Mængde.	1900. Værdi. £	1901. Mængde.	1901. Værdi. £
Trælast, hugget	loads	93 727	111 200	63 357	70 649
Do. saget	„	55 993	108 768	58 631	107 947
Do. stav	„	13 699	41 918	14 480	49 421
Do. forarbeidet	„	—	3 117	—	2 399
Jern, gammelt	tons	36	57	350	530
Do. forarbeidet	„	—	5 727	5 736	5 194

Varesorter:		1900. Mængde.	1900. Værdi. £	1901. Mængde.	1901. Værdi. £
Is	tons	25 770	18 317	27 305	15 919
Sten	„	6 035	9 896	9 448	15 275
Olje (fiske-)	tuns	1 156	19 035	3 260	52 122
Smør	cwt.	679	2 783	792	3 482
Do., margarin	„	4 751	12 604	4 278	11 037
Melk, kondenseret	„	2 532	4 865	1 188	2 290
Fyrstikker gross	box	—	—	100 000	54
Papir	cwt.	169 063	153 746	157 680	121 791
Do., pap	„	1 564	644	3 803	1 533
Træmasse	tons	—	—	18	—
Do., kemisk, tør	„	—	—	7 818	79 660
Do. — vaad	„	30 803	127 604	826	2 896
Do., mekanisk, tør	„	—	—	686	6 894
Do. — vaad	„	—	—	23 596	62 057
Andre materialier til forarbeidelse af papir	„	169	1 454	80	738

Export til Norge.

Varesorter:		1900. Mængde.	1900. Værdi. £	1901. Mængde.	1901. Værdi. £
Dyr					
Heste	antal	—	—	8	269
Uangivne	„	—	—	2	40
Klæder		1 186	11 886	—	807
Tomsække	dus.	5 520	1 316	7 900	1 479
Øl	tønder	7	12	—	—
Brød og kjeks	cwt.	198	515	944	843
Blanksværte	„	102	30	64	35
Messing, forarbeidet	„	1	13	—	—
Bøger, trykte	„	—	—	2	21
Mursten	tusinder	332	1 149	228	507
Kautchuk, forarbeidet		—	1 910	—	1 467
Gummigaloger	dus. par	—	—	7 637	11 121
Vogne og dele deraf		—	209	—	—
Velocipeder		—	—	—	13
Kemikalier		—	401	—	854
Ler	tons	94	83	142	114
Ure		—	4	—	—
Kul, kokes og andet brænde	„	515 648	357 789	343 571	257 394
Kulprodukter		—	12 972	—	2 314
Konfekt	pund	1 000	24	800	14
Tougverk	cwt.	2 152	4 956	3 698	7 455
Korn og mel		—	358	—	274
Bomuldstøier		—	27 251	—	23 323
Farvestoffe		—	472	—	470
Porcelænsvarer		—	306	—	382

Varesorter:		1900. Mængde.	1900. Værdi. £	1901. Mængde.	1901. Værdi. £
Elektriske lysapparater		—	12	—	13
Maskinpakning	cwt.	—	—	3	10
Fisk		—	11 135		—
Fiskeredskaber		—	70	—	30
Møbler		—	173	—	238
Glas		—	55	—	303
Talg og fedt	cwt.	393	388	396	369
Limgelatin	„	—	—	15	45
Kortevarer	„	—	492	—	262
Kramvarer	„	30	104	38	272
Hatte	dus.	26	53	18	21
Verktøi		—	426	—	838
Instrumenter, læge- og videnskabelige		—	209	—	120
Jern og staal, valset og uvalset	tons	12 936	110 755	6 431	43 214
Jute: garn	pund	118 200	1 875	77 200	1 035
Do. tøier		—	16 728	—	22 542
Bly	tons	5	95	—	—
Do. plader	„	1	20	4	69
Læder		—	132	—	248
Lingarn	pund	75 000	2 204	95 300	3 129
Do. tøier		—	22 341	—	20 448
Dampmaskiner		—	13 671	—	3 748
Andre slags		—	19 191	—	25 132
Gjødning	tons	9	91	58	610
Matter		—	11	—	82
Medicin		—	256	—	180
Kjød og flesk	cwt.	—	—	324	200
Metaller		—	25	—	5
Oljefrø	tons	13	332	11	332
Oljer		—	35	—	5 808
Linoleum	□ yrd.	52 500	5 148	26 400	2 544
Malervarer		—	920	—	1 050
Papir	cwt.	1 656	1 719	602	713
Paraffinvoks	„	—	—	2 320	2 812
Kobberstik		—	13	—	13
Proviant		—	118	—	281
Frø	cwt.	209	262	383	850
Jern- og staaldampskibe	tonnage	2 280	40 300	1 494	17 200
Silkevarer		—	67	—	74
Whisky	pf. gall.	72 527	25 281	71 950	24 345
Stivelse	cwt.	80	58	—	—
Skrivematerialier	„	—	9	—	68
Sukker	„	39 335	25 650	30 938	22 155
Sirup	„	29 514	13 393	27 031	13 438
Tin	„	6	35	12	67
Tobak	pund	265	25	784	83

Varesorter:		1900. Mængde.	1900. Værdi. £	1901. Mængde.	1901. Værdi. £
Trævarer		—	143	—	104
Legetøi		—	—	—	75
Uld	pund	700	11	900	13
Uldgarn	„	74 300	5 192	67 400	4 506
Uldtøier		—	6 393	—	6 455
Andre artikler, uforarbeidede		—	369	—	6 601
Do. — forarbeidede		—	1 290	—	1 705
			748 931		544 892

Opgave over exporten af udenlandske og kolonialvarer fra Skotland.

Til Norge:

Varesorter:		1900. Mængde.	1900. Værdi. £	1901. Mængde.	1901. Værdi. £
Dyr		—	—	—	200
Kork	tons	3	188	1	47
Mais	cwt.	21	6	—	—
Bomuld	„	5 300	153	—	—
Bomuldstøier	yrd.	—	—	200	7
Fisk	cwt.	220	248	—	—
Frugt	„	14	10	—	—
Kortevarer	„	—	—	2	5
Hamp	tons	—	—	1	38
Jutetøier		—	103	—	—
Læder		—	126	—	74
Maskinerier (ikke damp-)		—	—	—	10
Jern		—	4 003	—	30
Margarin	cwt.	—	—	26	65
Olje og tran	tuns	—	13	121	1 975
Papir	cwt.	—	—	7	4
Træmassepap	„	—	—	5	10
Sten	tons	2	17	2	17
Hvalben	cwt.	138	690	—	—
Træarbeide		—	5	—	3
Kaffe	„	2	6	1	4
Rosiner	„	—	—	14	20
Cognac og rhum	pf. gall.	93	20	197	63
The	pund	1 942	188	970	74
Vin		—	52	—	152
			5 956		2 798

Af landbrugsprodukter indførtes fra alle lande til Skotland.

Varesorter:	1900. Mængde.	1900. Værdi. £	1901. Mængde.	1901. Værdi. £
Smør . . . . . cwt.	333 810	1 834 634	358 958	1 962 856
Do., margarin . . „	160 286	415 865	171 704	448 349
Ost . . . . . „	237 564	585 588	196 816	478 331
Æg . . . st. hundr.	2 333 195	796 805	2 391 330	787 140
Heste . . . . . stkr.	2 436	59 727	2 196	69 811
Hornkvæg . . . „	54 130	944 230	50 007	856 890
Faar og lam. . . „	17 974	27 056	37 953	57 298
Torvstrø . . . . tons	23 474	25 072	22 908	25 742

Is.

Til Skotland indførtes fra Norge i

	1901.		1900.	
Til Leith . .	ca.	5 272 tons	ca.	3 960 tons
„ Aberdeen .	„	2 138 „	„	— „
„ Dundee .	„	543 „	„	716 „
„ Glasgow .	„	15 732 „	„	15 815 „
„ Montrose .	„	392 „	„	440 „
„ Peterhead .	„	— „	„	464 „
„ Grangemouth	„	620 „	„	— „
Tilsammen		24 697 tons		21 395 tons

Til Leith er altsaa af naturlig is i aaret 1901 indført 1 312 tons mere end i aaret 1900. Aberdeen, der i aaret 1900 intet forbrugte, har atter optaget indførselen med 2 138 tons. Importen forøvrigt var omtrent den samme i aaret 1901 som i aaret 1900.

Tilvirkningen af kunstig is stiller sig saaledes:

	1901.	1900.
Leith	ca. 8 000 tons	8 000 tons
Aberdeen	„ 40 000 „	35 000 „
Glasgow	„ 20 000 „	17 800 „
Tilsammen	ca. 68 000 tons	60 800 tons

Af ovenstaaende tal synes det saaledes at fremgaa, at nogen betydelig forøgelse af den kunstige isproduktion til fortrængelse af den naturlige is, der imødesaaes i aaret 1900, for det forgangne aars vedkommende ikke har fundet sted.

Nedenstaaende opgave viser isimporten fra Norge til de forskjellige skotske byer i hver maaned i aarene 1900 og 1901.

	Januar.		Februar.		Marts.		April.	
	1900.	1901.	1900.	1901.	1900.	1901.	1900.	1901.
Leith	264	—	—	—	—	1 122	3 007	1 317
Aberdeen	—	—	—	—	—	—	—	—
Dundee	—	—	—	—	—	—	—	—
Glasgow	550	525	—	—	1 782	650	600	650
Grangemouth	—	—	—	—	—	100	—	—
Montrose	—	—	—	—	—	—	175	—
Peterhead	—	—	—	—	200	—	—	—
	814	525	—	—	1 982	1 872	3 782	1 967

	Mai.		Juni.		Juli.		August.	
	1900.	1901.	1900.	1901.	1900.	1901.	1900.	1901.
Leith	229	779	62	175	—	—	226	712
Aberdeen	—	—	—	—	—	1 107	—	597
Dundee	290	266	—	—	260	—	—	180
Glasgow	1 830	2 005	2 475	1 440	2 948	2 640	1 980	3 564
Grangemouth	—	—	—	70	—	130	—	78
Montrose	—	—	—	—	—	195	130	197
Peterhead	—	—	—	—	—	—	264	—
	2 349	3 050	2 537	1 685	3 208	4 072	2 600	5 328

	September.		Oktober.		November.		December.	
	1900.	1901.	1900.	1901.	1900.	1901.	1900.	1901.
Leith	172	684	—	401	—	—	—	82
Aberdeen	—	434	—	—	—	—	—	—
Dundee	—	—	—	97	166	—	—	—
Glasgow	1 250	1 900	1 800	1 200	600	—	—	1 158
Grangemouth	—	86	—	81	—	—	—	75
Montrose	—	—	—	—	135	—	—	—
	1 422	3 104	1 800	1 779	901	—	—	1 315

	Sum.	
	1900.	1901.
Leith	3 960	5 272
Aberdeen	—	2 138
Dundee	716	543
Glasgow	15 815	15 732
Grangemouth	—	620
Montrose	440	392
Peterhead	464	—
	21 395	24 697

Fragtmarkedet.

Gjennemsnitlig stillede fragterne fra Leithsfjorden sig saaledes for aarets forskjellige maaneder:

Dampskibsfragter for kul:

	1901.	1900.
Januar:		
Danske 14 fods havne	5 sh. 6 d	7 sh. 0 d
Østersjøhavne	4 sh. 6 d—5 sh. 0 d	7 sh. 0 d
Genua etc.	7 sh. 0 d—7 sh. 3 d	9 sh. 6 d
Februar:		
Danske 14 fods havne	6 sh. 0 d—6 sh. 3 d	
Østersjøhavne	5 sh.	
Genua etc.	7 sh. 0 d—7 sh. 3 d	
Marts:		
Aarhus	3 sh. 9 d	5 sh. 9 d
Fredrikshavn	4 sh. 6 d	7 sh. 3 d
Veile, Kolding	4 sh. 0 d—4 sh. 6 d	7 sh. 3 d—7 sh. 6 d
Danske 14 fods havne	5 sh. 9 d	8 sh. 0 d
Kiel, Wismar	4 sh. 9 d—5 sh. 0 d	7 sh. 9 d—8 sh. 0 d
Genua etc.	7 sh. 6 d	9 sh. 6 d
April:		
Danske 14 fods havne	5 sh. 3 d	
Østersjøhavne	4 sh. 6 d—5 sh. 0 d	
Genua etc.	7 sh. 3 d—7 sh. 6 d	
Mai:		
Aalborg	4 sh. 3 d	7 sh. 6 d—7 sh. 9 d
Kjøbenhavn	4 sh. 3 d	6 sh. 3 d—6 sh. 9 d
Kiel, Wismar	4 sh. 6 d	6 sh. 6 d
Neufahrwasser	4 sh. 0 d	5 sh. 9 d—5 sh. 6 d
Pillau	4 sh. 0 d	6 sh. 6 d
Königsberg	5 sh. 3 d—5 sh. 6 d	8 sh. 0 d
Libau	4 sh. 3 d	7 sh. 6 d
Kronstadt	4 sh. 3 d	7 sh. 3 d
Genua	8 sh. 0 d	10 sh. 0 d
Nordlige Norge	4 sh. 9 d	6 sh. 3 d
Juni:		
Danske 14 fods havne	4 sh. 6 d—4 sh. 9 d	
Østersjøhavne	4 sh. 3 d—4 sh. 6 d	
Genua etc.	8 sh. 0 d	

	1901.	1900.
Juli:		
Danske 14 fods havne	5 sh. 0 d	
Østersjøhavne	4 sh. 6 d—5 sh. 0 d	
Genua etc.	7 sh. 6 d	
August:		
Danske 14 fods havne	5 sh. 0 d	
Østersjøhavne	4 sh. 6 d	
Genua etc.	6 sh. 9 d	
September:		
Aarhus	4 sh. 0 d	6 sh. 6 d
Danske 14 fods havne	5 sh. 3 d	8 sh. 6 d
Kiel, Wismar	4 sh. 6 d—4 sh. 9 d	8 sh. 7½ d—9 sh. 0 d
Königsberg	6 sh. 0 d—6 sh. 6 d	11 sh. 0 d
Kronstadt	4 sh. 0 d	6 sh. 7 d—7 sh. 0 d
Stockholm	4 sh. 6 d—4 sh. 9 d	8 sh. 0 d
Helsingborg	4 sh. 3 d	7 sh. 3 d
Genua	6 sh. 9 d	11 sh. 0 d
Oktober:		
Danske 14 fods havne	5 sh. 6 d	
Østersjøhavne	4 sh. 9 d—5 sh. 6 d	
Genua etc.	5 sh. 6 d—5 sh. 9 d	
November og december:		
Frederikshavn	4 sh. 3 d	6 sh. 6 d
Kjøbenhavn	4 sh. 6 d—5 sh. 6 d	
Horsens	5 sh. 0 d—5 sh. 9 d	7 sh. 0 d
Danske 14 fods havne	6 sh. 0 d—6 sh. 3 d	7 sh. 0 d—7 sh. 9 d
Kiel	4 sh. 6 d—4 sh. 9 d	6 sh. 3 d
Neufahrwasser	4 sh. 3 d	5 sh. 0 d—5 sh. 3 d
Riga	4 sh. 6 d	6 sh. 6 d
Malmö, Helsingborg	4 sh. 3 d—4 sh. 6 d	6 sh. 9 d

Trælastfragterne for dampskibe noteredes ved aarets begyndelse omtrent saaledes (pr. std.):

Kronstadt til Grangemouth	22 sh. 0 d—23 sh. 0 d
Do. til Leith	20 sh. 0 d
Rafsö til Grangemouth	22 sh. 0 d
Hernösand til Aberdeen	35 sh. 0 d
Örnskjöldsvik til Grangemouth	22 sh. 0 d
Sörnäs, Lappvik til Dundee	24 sh. 0 d—25 sh. 0 d

I april noteredes:

Kronstadt til Leith	20 sh. 0 d
Archangel til Wisbech	45 sh. 0 d
Rafsö til Grangemouth	22 sh 0 d
Kotka til do.	23 sh. 0 d
Åbo til do.	22 sh. 0 d
Do. til Dundee	23 sh. 0 d

Fragterne var i juli:

Kronstadt til Granton	24 sh. 0 d (prompt)
Do. til Grangemouth	21 sh. 0 d—23 sh. 0 d
Hernösand til Aberdeen	24 sh. 0 d

For sleepers noteredes pr. load:

Memel til Grangemouth	6 sh. 3 d
Do. til Boness	6 sh. 3 d

Ved udgangen af oktober stillede fragterne sig saaledes:

Kronstadt til Tayport	22 sh. 6 d
Do. til Methil	22 sh. 6 d
Helsingfors til Aberdeen	23 sh. 0 d—23 sh. 6 d
Hernösand distrikt	22 sh. 0 d

Seilskibsfragterne for kul noteredes saaledes ved aarets begyndelse:

Fra Leithfjorden:

til Stavanger	pr. ton 6 sh. 3 d à 6 sh. 6 d	
- Moss, Kristiania, Fredrikstad etc.	£ 5. 5. 0—£ 5. 10. 0	pr. keel
Helsingborg, Malmö, Trelleborg og andre svenske sundhavne	„ 4. 15. 0	—

I april sluttedes til:

Kristiania, Moss etc.	„ 4. 10. 0	—
Göteborg	„ 4. 10. 0 à „ 4. 15. 0	
Hernösand, Sundsvall, Örnskjöldsvik, Sanderne	„ 4. 15. 0	—
Königsberg	„ 6. 15. 0	—
Riga	„ 5. 0. 0	—

I juli—august stod fragterne:

Kristiania, Moss etc.	„ 4. 10. 0	—
Helsingborg, Malmö, Trelleborg etc.	„ 4. 10. 0	—
Hernösand, Sundsvall	„ 4. 0. 0 à „ 4. 5. 0	
Riga	„ 4. 15. 0	
Königsberg	„ 7. 0. 0	

Ved aarets slutning noteredes:

Kristiania, Moss, Fredriksstad etc.	„ 5. 0. 0 à „ 5. 5. 0.	
Malmö, Helsingborg, Trelleborg og andre svenske sundhavne	„ 4. 10. 0 à „ 4. 15. 0	
Westerwik, Oscarshamn	„ 4. 5. 0 à „ 4. 10. 0	pr. keel.

Seilskibsfragterne for trælast stod ud paa vaaren saaledes:

Nordmaling til Leith	26 sh.	pr. std.
Hernösand „ Abroath	26 sh.	„ „
Sundsvall til Leith	24 sh.	„ „
Hernösand „ Leith	24 sh.	„ „
Kronstadt „ —	20 sh.	„ „
Kotka til Grangemouth	24 sh.	„ „

Fragterne begyndte at falde i august maaned og dalede stadig til aarets udgang, da der fra Sundsvall og Hernösand kun betaltes 21 sh. pr. std.

Smør. For dansk smør, indført til Leith, var følgende de høieste noteringer i aaret 1901:

Januar	7de	130 sh.	Juli	8de	105 sh. 6 d
—	14de	129 sh.	—	15de	106 sh.
—	21de	121 sh.	—	22de	105 sh. 6 d
—	28de	120 sh.	—	29de	108 sh.
Februar	4de	121 sh.	August	5te	110 sh. 6 d
—	11te	121 sh.	—	12te	115 sh. 6 d
—	18de	116 sh.	—	19de	116 sh.
—	25de	116 sh.	—	26de	116 sh.
Marts	4de	112 sh.	Septbr.	2den	115 sh. 6 d
—	11te	112 sh.	—	9de	120 sh.
—	18de	113 sh.	—	16de	123 sh.
—	25de	113 sh.	—	23de	123 sh.
April	1ste	113 sh.	—	30te	123 sh.
—	8de	113 sh.	Oktbr.	7de	123 sh.
—	15de	109 sh.	—	14de	128 sh.
—	22de	106 sh. 6 d	—	21de	132 sh.
—	29de	104 sh.	—	28de	132 sh.
Mai	6te	104 sh.	Novbr.	4de	127 sh.
—	13de	104 sh.	—	11te	122 sh.
—	20de	105 sh.	—	18de	122 sh.
—	27de	105 sh. 6 d	—	25de	122 sh.
Juni	3die	105 sh.	Decbr.	2den	118 sh.
—	10de	106 sh.	—	9de	118 sh.
—	17de	106 sh.	—	16de	118 sh.
—	24de	106 sh.	—	23de	118 sh.
Juli	1ste	106 sh.	—	30te	118 sh.

Træmasse.

Tilvirkere af træmasse, der gjør forretninger paa Storbritannien, vil finde, at det forløbne aar har været yderst utilfredsstillende. Der har været liden efterspørgsel, og priserne er derfor gaaet betydelig ned.

Den officielle statistik for den britiske import i de elleve maaneder (januar—november) viser en betydelig tilbagegang, hvad kvantiteten angaar, sammenholdt med aaret 1900, nemlig:

i 1901	404 581	tons, værdi	£ 2 156 896
- 1900	448 927	„ —	„ 2 408 122

Et fald af $^1/_4$ million sterling paa 11 maaneders import er i sandhed en stor værdinedgang.

Importen foregik fra følgende lande (januar—november):

		Kvantitet. 1901.	1900.
Norge	tons	225 073	266 276
Sverige	„	91 843	104 600
Canada	„	65 478	47 767
Forenede Stater . . .	„	10 884	11 908
Andre lande	„	11 303	19 186
		Værdi.	
Norge	£	949 325	1 221 085
Sverige	„	738 186	763 796
Canada	„	285 293	224 587
Forenede Stater . . .	„	87 325	48 851
Andre lande	„	96 767	149 803

Det er bemerkelsesværdigt, at Norge har tabt betydelig omsætning med Storbritannien, idet ovenstaaende tal viser en nedgang i exporten af ikke mindre end 41 203 tons og i værdien af £ 271 760. Sveriges udførsel aftog ogsaa med 12 757 tons og værdien med £ 25 610. Tiltrods for denne nedgang siges produktionen i Norge at have holdt sig oppe i aaret 1901, idet man paa grund af den ringe efterspørgsel fra Storbritannien arbeidede sterkere paa udvidelse af de kontinentale markeder, hvor der paa grund af tørken i Tyskland og andre lande var god efterspørgsel og bedre priser erholdelige end i Storbritannien.

Skandinaverne har altid været utilbøielige til at betragte Canada som nogen farlig konkurrent, men faktum er dog, at Canada er det eneste land, der i det forløbne aar — sammenholdt med aaret 1900 — har skibet et forøget kvantum træmasse til det britiske marked, nemlig 17 711 tons til værdi £ 60 706 mere end i aaret 1900.

Kemisk masse. I overensstemmelse med papirmarkedets trykkede stilling var efterspørgselen efter sulfitmasse liden i begyndelsen af aaret, og priserne faldt fra £ 9. 0. 0 à £ 9. 10. 0 til £ 8. 5. 0 à £ 8. 0. 0.

Sodamasse var derimod ganske fast til £ 9. 2. 6 à £ 9. 10. 0. I marts maaned faldt prisen med 7 sh. 6 d og i den følgende maaned med 5 sh. Med den daarlige efterspørgsel var markedet meget flaut, og i løbet af sommermaanederne faldt det ganske sammen. Sulfit offereredes til £ 7. 0. 0 à £ 7. 10. 0 og senere til £ 6. 10. 0. Soda kostede omtrent £ 8. 0. 0. Der holdtes adskillige møder af repræsentanter fra norske, svenske, tyske og østerrigske sliberier for at træffe en ordning til kontrol af produktionen og fastsættelse af salgspriser, men da interesserne ikke var ganske identiske, viste det sig ugjørligt at komme til nogen varig overenskomst. Nogle meget billige

partier tilbødes britiske papirfabrikanter, nemlig til en pris af £ 6. 10. 0 eller betydelig under exportørernes priser. Salg afsluttedes i august og september meget ofte til £ 6. 15. 0 à £ 7. 0. 0.

Aarets sidste maaneder viser en stigning fra £ 7. 10. 0 til £ 8. 0. 0 for sulfit og fra £ 8. 0. 0 til £ 8. 5. 0 for soda.

Mekanisk masse. Den trykkede tilstand paa det britiske papirmarked ved aarets indgang havde en alvorlig virkning paa efterspørgselen efter mekanisk masse. Producenterne kjæmpede naturligvis mod en prisreduktion, men det viste sig snart, at de høie priser, som havde været gjældende, ikke kunde opretholdes.

Vaad gran noteredes til £ 3. 0. 0 à £ 3. 2. 6 i januar og tør til £ 6. 10. 0 à £ 7. 0. 0. Noteringerne for vaad masse faldt gradvis til £ 2. 17. 6, £ 2. 10. 0 og i mai £ 2. 6. 0 til £ 2. 10. 0. Den matte tilstand paa markedet vedblev uden nogensomhelst forandring, og konsumenterne afslog absolut at akceptere de priser, som forlangtes af de skandinaviske producenter. De ladninger, der ankom under tidligere kontrakter, bebyrdede allerede papirfabrikanterne, og anmodninger fremkom stadig om udsættelse af leverance. Priserne gik saaledes yderligere ned, idet beholdningerne hertillands var meget store, og i august solgtes vaad granmasse til £ 1. 17. 6 cif. Manchester.

Paa denne tid begyndte imidlertid nogen efterspørgsel for leverance i aaret 1902, og da der i løbet af høsten raadede tørke, viste sælgerne en fastere tone, men kjøberne var træge med at komme efter. I september og oktober meldtes reduceret produktion, men alligevel fandtes det umuligt at bringe priserne i veiret. Derefter fulgte regn, og markedet blev igjen roligere, medens sliberierne i Canada arbeidede virksommere for at gjøre forretning paa det britiske marked. Efterat priserne var faldt saa lavt som til £ 1. 16. 0 til £ 2. 0. 0 for vaad og £ 5. 0. 0 til £ 5. 5. 0 for tør masse, noteredes nu £ 2. 5. 0 til £ 2. 10. 0 og £ 4. 15. 0 til £ 5. 0. 0 respektive.

Fiskerierne ved de skotske kyster gav i aaret 1901, sammenholdt med foregaaende aar, følgende udbytte:

	1901.		1900.	
Slags.	Mængde cwts.	Værdi £.	Mængde cwts.	Værdi £.
Sild	4 338 536	1 060 702	3 520 124	1 243 154
Hyse	830 786	527 441	761 195	512 589
Torsk	445 673	212 864	434 148	205 957
Flyndre	122 157	134 201	102 276	109 875
Lange	157 164	48 539	156 991	51 248
Soles	22 461	48 131	20 621	41 688
Helleflyndre	36 129	58 295	25 683	40 803
Hvitting	123 584	45 122	74 982	35 517
Skjælfisk	—	81 025	—	75 439
Alle slags	308 396	102 657	273 121	84 911
		£ 2 318 977		£ 2 401 181

Leith.

Fra en skibsreders standpunkt seet har det forløbne aar været yderst utilfredsstillende. Bortseet fra nedgangen i kulexporten, var trafiken med kontinentet ikke betydelig mindre end i de foregaaende aar, men paa grund af de lave fragtsatser, baade ud- og indgaaende, var skibsfarten meget mindre lønnende end i aaret 1899 og 1900. Omkostningerne ved at holde skibene i drift har heller ikke aftaget i nogen nævneværdig grad; bunkerkul var den eneste post, der viste nogen nedgang, og selv for disse holdt priserne sig høiere, end man havde ventet. Den urolige tilstand i de forskjellige industrigrene i Rusland og Tyskland har bidraget til at gjøre forretninger mere vanskelige, og udsigterne for skibsfarten er fortiden alt andet end lysende. I de sidste uger af aaret var der imidlertid betydelig efterspørgsel efter tonnage, medens forretningernes tilstand paa denne tid af sæsonen i regelen har været saadan, at den har tvunget et større antal af lokale skibe til at lægge op.

Som følge af den fuldstændig mislykkede maishøst i Amerika har traden over Atlanterhavet været den daarligste paa mange aar.

Leith led fornemmelig derunder — mere end mange andre havne —, da store kvantiteter af mais som regel indføres hertil for anvendelse i destillationerne. Vareomfanget for aaret gik meget tilbage, da der var liden efterspørgsel efter skibsrum i de rutegaaende baade, fornemmelig under høsten, da den skulde have været størst. I Baltimoreruten alene var seks færre dampskibe employerede end i aaret 1900. Følgelig var fragterne i det hele lave, og konkurrencen, som var tilstrækkelig skarp før, blev yderligere skjærpet paa grund af den for behovet overflødige tonnage, som er en følge af den sterke nybygning, der har foregaaet i de senere aar. Ved udgangen af aaret stod fragterne under det gjennemsnitlige. Et forsøg blev gjort med at anvende store dampskibe istedetfor seilskibe for transport af korn fra Stillehavskysten hertil, og faldt dette meget heldigt ud.

For den sjøfarende befolkning var aaret meget tilfredsstillende. Der var stadig og rigelig emploi at erholde, ja efterspørgselen efter folk var leilighedsvis større, end at den kunde tilfredsstilles, og hyrerne holdt sig paa samme høide som de for flere aar gjældende, og som aldrig har været bedre. Heldigvis var der ingen arbeidsstridigheder, og aaret var ogsaa sjelden frit for større skibsulykker.

Import:

	1901. Tons.	1900. Tons.
Korn	335 614	389 541
Mel	52 546	55 730
Sukker	140 193	137 816
Esparto	3 525	3 501
Trælast	93 297	85 642
Gjødningsstoffe	37 663	42 056

Export:

	1901. Tons.	1900. Tons.
Kul (i ladninger)	510 866	789 006
„ (i bunkers)	213 419	229 445

	1901. Tons.	1900. Tons.
Rujern	37 088	50 704
Øl	84 728	86 066
Ammoniaksulfat	31 627	26 856

Dokindtægterne var:

I 1901	£ 80 286	I 1898	£ 83 907
- 1900	„ 83 643	- 1897	„ 78 099
- 1899	„ 79 155		

Aberdeen.

Det forbigangne aar viser intet bemerkelsesværdigt nyt. Det begyndte forholdsvis mat efter de livlige dage i aaret 1900 og afsluttedes uden nogen særdeles travelhed. Der var dog liden mangel paa arbeide, og arbeiderne havde nok at bestille med god dagløn, og vidner sparebankernes opgaver om almindelig velstand hos de arbeidende klasser.

For granittradens vedkommende var aaret et godt middelsaar, og der indløb rigelige ordres saavel for monumenter som for polerarbeider. Priserne er dog nu meget lavere, end de var for nogle faa aar siden paa grund af overdreven konkurrence; fabrikanterne er dog tilfredse med aarets udbytte.

Importen af udenlandsk granit viser en stor forøgelse, nemlig 20 607 tons mod 11 861 tons i aaret 1900, en forøgelse af 8 746 tons. Grunden hertil er, at de lokale granitbrud ikke er istand til at dække behovet af stene af saa god farve og saa store dimensioner, som er forlangt.

Der er fremdeles et marked for gode stene, men disse maa være udminerede i gode former og fri for sprækker og feil.

For monumentalt og arkitektonisk arbeide anvendes nu gjennemgaaende pneumatisk verktøi og tungt maskineri for afslibning af stenen. Efterspørgselen efter polerede frontstykker for nye bygninger tiltager saavel hertillands som i udlandet, og af saadan afsætning vil granittraden fremtidig være afhængig.

Bygningsindustrien har været fuldt optaget. Antallet af planer for nye bygninger, approberede af kommunestyret, var i løbet af aaret 247 og værdien £ 323 260. Sporvognsystemet omorganiseres fra hestedrift til elektrisk drift, hvilket foranlediger ny granitbrolægning.

Bomuldsindustrien viser alt andet end et heldigt aar. Paa grund af pesten og hungersnøden i Indien samt forviklingerne i Kina har markederne i disse egne været lukkede, og da Aberdeens fabrikata i stor grad er beregnede for disse markeder, er resultatet for denne industrigren blevet daarligt.

Tilvirkningen af linvarer har været livlig og lønnende og udbyttet særdeles godt. For tykkere lærreds- og linvarer har der været stor efterspørgsel fra Sydafrika, og omendskjønt priserne paa raastof stadig steg i sæsonens løb, var efterspørgselen dog saa stor, at tilvirkningen har vist sig lønnende. Man har ordres paa haanden, som vil holde fabrikerne gaaende for længere tid.

Uldvarer. I begyndelsen af aaret 1901 var det vanskeligt at opnaa ordres, men i den senere del af sæsonen forbedredes stillingen. Dronningens død virkede nedtrykkende paa markedet, da efterspørgselen steg for sorte tøier af forskjellig art, men ordres er nu allerede indløbne i anledning af kroningshøitidelighederne for tøier i rødt og sort.

Kamindustrien har ikke havt et godt udbytte paa grund af mangel paa raastof og de høie priser for samme. Da Aberdeen er hjemstedet for denne industri, og et stort antal arbeidere er employerede i fabriker af denne art, er følgen af en indskrænkning af arbeidstiden meget alvorlig. Grunden til mangel paa raastof er dels, at avlen af hornløst kvæg er tiltaget, dels at hornkvæg slagtes, før hornene har faaet tid til at udvikle sig. Dette er fornemmelig tilfældet i Sydamerika, og fabrikanterne af kamme søger derfor med begjærlighed efter markeder, hvorfra deres behov kunde tilfredsstilles.

Vognfabrikationen er en gammel industri i Aberdeen, og meget arbeide er udført i det forløbne aar for Sydafrika, Indien, England og kontinentet.

For hermetisk frugts vedkommende har omsætningen været tilfredsstillende. Jordbær opnaaede en pris af fra £ 12. 6. 0 til £ 20. 0. 0 pr. ton, ribs for syltning fra £ 12. 0. 0 til £ 15. 0. 0. Til disse priser har frugtavlere vistnok liden fordel havt, men tilberedere af frugten maa have tjent penge.

Papirfabrikanterne har havt nok at bestille, men priserne paa kul og raastof har været saa høie og konkurrencen saa stor, at profiten har været meget liden.

Fiskeriet tiltager hvert aar. Værdien af fisk, landet i Aberdeen, var næsten £ 700 000 og maa, inden fangsten kom i kjøbernes hænder, have steget til £ 1 000 000. Dette tyder hen paa et stort forbrug i byen og blandt de med fiskeriet forbundne bedrifter. Skibsbyggere og maskinfabrikanter har havt et temmelig godt aar, men er udsigterne for aaret 1902 alt andet end lyse.

Skibsrederne har lidt betydelig og synes at have daarlige tider ivente, isærdeleshed de, som har kjøbt til de høie priser og ikke havt anledning til at skrive af paa værdierne.

Alloa.

Handelen i aaret 1901 viser paa dette sted en betydelig nedgang sammenlignet med det foregaaende aar. Der ankom 216 skibe, som medbragte 52 190 tons last, hvoraf 50 000 tons var pitprops til de forskjellige importører i Glasgow og Leith. Kulexporten viser ogsaa en betydelig nedgang. Store oplag af pitprops fra aaret 1900 er den væsentligste grund til den formindskede indførsel, og af mangel paa oplagsplads blev flere ladninger sendte andetsteds. Da de nuværende oplag ikke er meget store, antages det, at aaret 1902 vil vise en opkomst.

Forbruget af trælast i Alloa har i det forløbne aar været mindre, end

det var i aaret 1900. Da priserne faldt under sommeren, steg forbruget. Udsigterne for den nærmeste fremtid er det vanskelig at sige noget om, men maadehold i afskibernes forlangende vil uden tvil befordre forretningerne.

Boness.

Den merkelige „boom" i aaret 1900 holdt sig ikke i løbet af aar 1901, og forholdene er igjen blevet normale. Dampskibsfarten viser en sørgelig tilbagegang i løbet af aaret, isærdeleshed for Østersjøfartens vedkommende, og redere har havt god grund til at beklage sig, især med det foregaaende aars heldige udbytte for øie. Fra Boness stiller udførselen sig saaledes:

I 1899	537 987	tons
- 1900	746 688	„
- 1901	522 670	„

Paa grund af den store nedgang i kulexporten aftog ogsaa den svenske og norske tonnage, som besøger havnen i aarets løb, dog ikke i den udstrækning som nedgangen i kulexporten. Pitwood-traden, af hvilken denne havn saameget afhænger, maatte ogsaa følge med i den almindelige tilbagegang, og kom igjen ind i mere normale forholde; forretningerne i denne branche blev i høi grad overdrevne i aaret 1900 med det resultat, at beholdningerne i Boness saavelsom andre havne i Skotland ved importsæsonens slutning havde ophobet sig i en saadan grad, at der var tilstrækkelige forraad til at forsyne kulgruberne til langt ind i aaret 1901. En anden følge var betydeligt prisfald, som omtalt i forrige aars indberetning.

Følgende tal viser indførselen for 3 aar og priser, betalte i løbet af aaret 1901.

	Hugget last.	Saget last.	Tilsammen.
1899	138 969	12 141	151 109
1900	173 874	7 707	181 581
1901	123 354	8 866	132 220

Priser:

	3″.	3½″.	4″.	4½″.	5″.
1ste kvartal	2 sh. 10 d	3 sh. 4 d	3 sh. 10 d	5 sh.	6 sh.
2det „	2 sh. 7 d	3 sh. 2 d	3 sh. 7 d	4 sh. 7 d	5 sh. 7 d
3die „	2 sh. 3 d	2 sh. 9 d	3 sh. 3 d	3 sh. 9 d	4 sh. 9 d
4de „	2 sh. 3 d	2 sh. 6 d	3 sh.	3 sh. 6 d	4 sh. 6 d

Lang 3″ 3 sh. 3 d, alt pr. 100 fod cif.

I sidste aars indberetning opgives for kort props 3″ 4 sh., 4 sh. 4½ d, 4 sh. 2 d og 4 sh. med tilsvarende priser for de større dimensioner. Det vil heraf sees, hvilket betydeligt prisfald der fandt sted i aaret 1901, med stort tab for afskibere og skibsredere.

Beholdningerne er fortiden moderat store, og i betragtning af den formindskede kulexport er der ingen særlig grund til at vente nogen prisstigning.

Ovennævnte priser er for „blandede ladninger", d. v. s. længder og diametre afskibet som bekvemmest for afladerne uden hensyn til kjøbernes behov; men naar lasten sorteres efter passende længder etc., opnaaes høiere priser, fra 3 d til 6 d pr. 100 fod for 3″ props og tilsvarende høiere priser for større diametre. I tidligere indberetninger er norske exportørers opmerksomhed henledet paa dette forhold. Det er fornemmelig fra Norge, at disse „blandede laster" udføres. Naar man tager i betragtning, hvor dyrt det er hertillands at udsortere de forskjellige størrelser og lagre dem, da arbeidslønninger saavelsom leie for lagringsplads er høie, er det indlysende, at tabet maa falde tungt paa de smaa afskibere, som fra deres begrænsede beholdninger ikke har raad til at sende ladninger saaledes sorterede, at de kan sendes fra skibet direkte til kulminen — en enorm besparelse. Importørerne vilde da kunne drive sin forretning med mindre beholdninger, og denne fordel tilligemed mindre omkostninger ved omtransporten af varen vilde sætte dem istand til at betale bedre priser. En betydelig merindtægt for afskiberne turde paaregnes, om forsøg gjordes i den antydede retning.

Dundee.

Det lader desværre til, at indførselen her af alle sorter trævarer fra de forenede riger aftager aar for aar. Grunden er vel den, at russiske og finske battens og planker falder billigere og egner sig bedre for vort marked, medens pitchpine-tømmer fra de amerikanske golfhavne jo i de senere aar har aldeles fortrængt brugen af svenske square-huggede furubjælker for alslags bygningsarbeide. De bedre sorter planker indføres fra Kronstadt og Hvidehavet.

Her indførtes i aarets løb:

Fra Sverige	2 928	loads
„ Norge	1 743	„
Tilsammen	4 671	loads

medens der i aaret 1900 indførtes:

Fra Sverige	7 249	loads
„ Norge	2 930	„
Tilsammen	10 179	loads

Altsaa i det hele en mindre import for begge riger af 5 508 loads, hvoraf falder paa Sverige 4 321 loads og paa Norge 1 187 loads.

Der indførtes ialt i aarets løb 51 714 loads sammenlignet med 66 932 loads i aaret 1900, udvisende en dekort af 15 218 loads for aaret 1901's vedkommende.

Af de øvrige lande, som sendte trælast hid, indtager som vanlig Rusland den første plads med 35 626 loads. Fra de Forenede Stater indførtes 8 491 loads, fra Canada 2 301 og fra Tyskland 625 loads.

Priser. Uagtet de ulige billigere priser for alle sorter Østersjø- og Hvidehavslast i aaret 1901, sammenlignet med, hvad der betaltes i aaret 1900,

viser det sig fra ovenstaaende tal, at indførselen var saa meget mindre i det forløbne aar. Den væsentligste grund til denne aftagen i importen maa søges i den omstændighed, at ved begyndelsen af aaret 1901 var alle vore trælastoplag aldeles overfyldte, medens forbruget, grundet paa saagodtsom fuldstændig stansning i byggeforetagender, baade i selve byen og i omliggende distrikter, kun var meget begrænset.

Lige fra aarets begyndelse viste der sig en nedadgaaende tendens i f. o. b. priserne fra Østersjøen, men kjøbelysten var her ringe. Udover sommeren frembødes der her $6^1/_2''$ & $7'' \times 2^1/_2''$ granbattens (hovedindførselen her) à £ 5. 10. 0 & £ 5. 12. 6 pr. std., og blev adskillige kontrakter sluttede til disse priser. Henimod sæsonens slutning steg priserne betydelig, og var det for de fleste importørers øine klart, at priserne fra begyndelsen af aaret 1902 vilde være 15 sh. à 20 sh. pr. std. høiere.

Pitchpinetømmer. Yellow-pine-planker holdt sig høie gjennem hele aaret uagtet den store nedgang i fragterne.

Fragter. Det maa have været en stor skuffelse for skibsredere og de i skibsfarten interesserede saa snart at faa sit haab om, at de gode fragter, der betaltes i aaret 1900, ogsaa skulde fortsættes i aaret 1901, tilintetgjort ved fartens aabning i Østersjøen og Hvidehavet. Enkelte skibe var jo endnu under time charter, saa de nød godt af de fragter, der var erholdelige i aaret 1900, men for ledige skibes vedkommende saa det trist ud. Vanskeligt var det at erholde en tarvelig fragt, og enkelte redere foretrak at lægge sine skibe op. Fra Østersjøen var der en nedgang af 15 sh. à 20 sh. pr. std. og i pitchpinetraden var det endnu værre, medens kulfragterne paa de forskjellige farvande faldt i samme forhold.

Der ankom her i aarets løb fra udlandet med ladning 9 svenske skibe med en samlet tonnage af 6 561 reg.-tons og 1 i ballast for at laste 192 tons, altsaa tilsammen 10 skibe dr. 6 753 tons.

Af norske skibe kom her direkte fra udlandet med ladning 13 skibe maalende 5 350 tons; tilsammen for begge riger 23 skibe med 12 103 reg.-tons, mod 33 skibe og 14 508 tons i aaret 1900.

Is. Ogsaa i denne artikel er der desværre en betydelig mindre indførsel end i foregaaende aar. Dette er jo en naturlig følge, da vor herværende isfabrik kan levere en langt billigere vare end den, der føres hid fra Norge. 3 skibe bragte ialt 543 tons is mod 3 skibe og 716 tons i aaret 1900.

Papir, træmasse, fyrstikker, tomflasker og marmorsten har i aaret 1901 ikke været direkte indført her.

Jute. Af denne fiber indførtes der i aaret fra Calcutta og Chittagong 891 723 baller = 173 374 tons mod 948 409 baller = 189 682 tons i aaret 1900. Dette store kvantum raamateriale bragtes hid af 37 dampere med en samlet tonnage af 101 527 reg.-tons og 2 seilskibe dr. 4 964 tons. Paa dette saavelsom paa alle andre omraader lader det til, at dampen fordriver seilskibene. Medens der i aaret 1900 optoges 11 seilskibe dr. 24 361 reg.-tons, kunde i aaret 1901 blot 2 seilskibe med 4 946 tons finde beskjæftigelse i denne trade.

Af følgende tabel vil det sees, at priserne paa saagodtsom alle merker faldt betydelig i aaret 1901, sammenlignet med, hvad der betaltes det fore-

gaaende aar, med undtagelse af de allerbedste merker, som bragte en uforholdsmæssig høi pris grundet paa den indskrænkede beholdning af disse varer.

	1900.	1901.
R F C	£ 16. 15. 0 à £ 17. 0. 0	£ 18. 0. 0 à £ 18. 10. 0
First marks .	„ 12. 15. 0 à „ 13. 0. 0	„ 11. 15. 0 à £ 12. 0. 0
Ord. first . .	„ 11. 0. 0	„ 9. 10. 0 à „ 9. 15. 0
Daisee . . .	„ 12. 2. 6 a £ 12. 5. 0	„ 10 15. 0 à „ 11. 0. 0
Rejections . .	„ 10. 0. 0	„ 7. 5. 0 à „ 7. 10. 0

Der har i de 2 sidst forløbne aar været klaget meget over daarlig kvalitet i alle sorter af jute, især da den daarlige vare ofte forvolder vanskeligheder med spinderne i fabrikerne. Hvor der betales pr. „piece work", er det umuligt for arbeiderne at kunne tjene en ordentlig løn.

Fragterne paa jute fra Ostindien har været jevnt lave gjennem hele sæsonen. Enkelte af de dampere, der bragte den nye sæsons jute, erholdt dog 32 sh. 6 d pr. ton, men var det for resten vanskeligt at erholde mere end 22 sh. 6 d à 25 sh. Flere skibe maatte komplettere à 20 sh.

Lin, hamp og stry. En temmelig betydelig tilvækst i indførselen af disse varer fandt sted i aarets løb, sammenlignet med aaret 1900. 66 dampskibe med en tonnage af 73 208 reg.-tons bragte 18 183 tons lin, hamp etc. mod 55 skibe dr. 45 785 reg.-tons og 13 792 tons varer i aaret 1900, altsaa en tilvekst for aaret 1901 af 4 391 tons lin. Priser: Aaret aabnede med noksaa mørke udsigter for denne branche af den herværende industri. Priserne paa de forskjellige kvaliteter af raamaterialet var uhørt høie, medens afsætningen paa fabrikata var træg til nedtrykkede priser. Varernes daarlige kvalitet gav et elendigt resultat, saa følgen var, at flere fabrikanter maatte stoppe sine maskiner. Udover sommeren og især fra september maaned indtraadte en betydelig falden i priserne, og vore spindere og fabrikanter begyndte atter sine operationer. I Petersburgervarer begyndte aaret med „Jarapol" à £ 42. 0. 0 pr. ton og endte med £ 32. 0. 0. „Bajetsky" begyndte med £ 46. 0. 0 pr. ton, men kan nu erholdes à £ 37. 0. 0. Grunden til denne store nedgang skyldes den nye indhøstning, der kom i markedet i september. For striens vedkommende er priserne blevne uforandrede: „Mologin" $^1/_2$=$^1/_2$ og „Novgorod" 80--20 aabnede med £ 31. 10. 0 à £ 33. 0. 0 og sluttede med £ 32. 0. 0 og £ 31. 10. 0. Fragter: For de rederier, som har havt sine dampere anbragte i lintraden mellem Rusland og Skotlands østkyst, maa vel resultatet have været tilfredsstillende, da fragterne gjennemgaaende holdt sig paa næsten samme høide som i aaret 1900, der ansaaes for et godt aar i denne trade. I de første 6 maaneder af aaret var der sterk efterspørgsel efter tonnage til høie fragter, medens der i det sidste halvaar har været en nedgang. For de første maaneder betaltes der 20 sh. pr. ton for fuld ladning, senere faldt de ned til 15 sh. à 13 sh. 6 d. Fra Archangel var gjennemsnitsfragten ca. 35 sh. pr. ton.

Esparto. 18 dampskibe bragte 13 073 tons esparto for papirfabrikation fra Spanien og Nord-Afrika, medens der ifjor ankom hid 27 dampskibe med 18 780 tons esparto, udvisende en dekort for aaret 1901 af 5 707 tons.

Sæl- og hvalfiskeri. Medens der i aaret 1900 udsendtes fra Dundee til dette fiske 6 dampskibe, blev der i aaret 1901 kun sendt 5, idet et af vore største skibe „The Esquimeaux" blev solgt til Amerika for under navnet „America" at foretage den saakaldte Ziegler-Baldwinske nordpol-expedition. Disse 5 skibe bragte hjem ialt produktet af 12 fiske, nemlig 158½ cwt. barder, ca. 180 tons hvaltran, 3 420 sæl, 738 hvidfiske (white whales), 149 bjørne og ca. 80 tons sæltran. Priser: Desværre har sæl og hvalrosskind været saagodtsom usælgelige i de 2 sidste aar. Hvidfiskehuderne derimod betalte sig godt, da en større del af disse paa forhaand var solgte til 10 d à 1 sh. pr. pund. Barder har holdt sig lavt og været solgt à £ 1 450 pr. ton, men da budskabet kom om det slette udfald af det amerikanske fiskeri, steg priserne ved aarets udgang til £ 2 000 pr. ton, og til denne pris er alle barder her realiserede. I sæl- og hvaltran var der en liden forbedring, og blev blank hvid tran solgt til £ 21. 10. 0 à £ 22. 0. 0 pr. ton.

Skibsbygning. Aaret 1901 vil altid for vore skibsbyggere staa som et godt, tilfredsstillende og mindeværdigt aar, uagtet at der i det foregaaende aar gik paa vandet mere tonnage end i aaret 1900. Der blev paa vore verfter bygget 13 skibe dr. 21 190 reg.-tons mod 14 skibe dr. 22 000 tons i aaret 1900. Ved udgangen af aaret 1901 havde vore verfter ordres paa haand, der vil sysselsætte deres hele arbeidskraft til langt hen i aaret. Af de skibe, der gik af stabelen i aarets løb, var der intet, som tildrog sig saa megen interesse som trædampskibet „Discovery", bygget for regning af „The National Antarctic Expedition". Dette skib blev bygget af The Dundee Shipbuilders Co. Limtd. (Panmure Yard). Et andet skib, der ogsaa tildrog sig megen opmerksomhed, var staaldampskibet „Californian", bygget for regning af The Layland Line, Liverpool. Dette skib, 8 100 reg.-tons og 3 500 ind. hestekræfter, er det største, der nogensinde er bygget i Tayfloden.

For vor hovedindustri, jute- og linspinding og -vævning, har aaret 1901 været et jevnt godt aar. Ingen streiker har hindret det jævne arbeide og forvoldt vanskeligheder ved udførelsen af paatagne kontrakter. Den af parlamentet paabudte forandring i arbeidstiden for væverier og spinderier har vakt noksaa megen misnøie her og vil medføre et aarligt minimumstab for vore fabrikeiere af £ 30—40 000.

Sundhedstilstanden i vor by har været vanlig god. Byen var for en tid op til september maaned hjemsøgt af flere tilfælde af ondartede kopper (smallpox), ialt meldtes der 53 tilfælde.

I oktober f. a. forhøiede havnevæsenet alle afgifter for skibe og gods med 5 pct. Der er forresten ingen forandring i vore havnelove eller dokafgifter.

Glasgow.

Det forløbne aar var, fra et industrielt synspunkt seet, alt andet end tilfredsstillende. Selve omsætningen har været enorm, større end den i aarevis har været, men udbyttet meget under den grænse, man efter forholdene havde ret til at vente. I de første 6 maaneder af aaret var producenterne bebyrdede med svære omkostninger, men i juli tog jern og staalbranchen et merkeligt opsving og bragte totalproduktionen op paa tilnærmelsesvis samme høide som

i aaret 1900. Stemningen var dog paa alle felter mat, og der klagedes fra alle kanter over mangel paa liv og kjøbelyst, og maa saaledes stillingen i alle retninger siges at have været daarligere end i det foregaaende aar. Ved slutningen af aaret 1900 begyndte fremmed konkurrence at antage et alvorligt udseende, fornemmelig var dette tilfældet i jern og staalindustrien. Det saa ud, som om udenlandske konkurrenter vilde forsøge at opnaa en kontrollerende magt paa vore markeder. Dette vil vistnok blive en skuffelse for dem, da den financielle stilling i andre lande har været alt andet end god, og kontinentale producenter har været nødsaget til at sælge eller likvidere. Staal og jernindustrien. Arbeidet blev efter nytaarsferierne i mange tilfælde ikke gjenoptaget før i begyndelsen af februar, da man troede, at en standsning af saadan varighed vilde lede til en reduktion af prisen paa raamaterialier, som kul og rujern, og at der ved en opsamling af ordres vilde være udsigt til uafbrudt arbeide. Den tilsigtede virkning opnaaedes ogsaa. Rujern faldt med 20 sh. pr. ton fra november og kul med omtrent 25 sh. pr. 100. Lønningerne reduceredes med 5% i marts og 10% i mai. I den sidste del af aaret blev konkurrencen fra Tyskland yderst skarp, og især deleshed var dette tilfældet paa Londonnermarkedet, hvor materialier leveredes til priser, som her ikke kunde komme paa tale.

Exporten til Sverige af valset og uvalset jern (og staal) udgjorde for aaret 2 585 tons, værdi £ 13 749, medens importen fra Sverige var:

Rujern	5 660	tons,	værdi	£	26 121
Stangjern	588	„	—	„	5 346
Gammelt jern	202	„	—	„	545
Uvalset staal	1 000	„	—	„	9 340

Kul. Skjønt ingenlunde saa exceptionelt heldigt som det foregaaende aar, viser aaret 1901 dog et temmelig tilfredsstillende resultat inden denne branche. Der var ikke paa noget tidspunkt af aaret nogen egentlig mangel paa forretning, og priserne holdt sig meget rimelige, ligesom vanskeligheder mellem arbeidsgiverne og arbeiderne i almindelighed hurtig ordnedes, efterhvert som de opstod. April 1901 vil længe erindres inden denne industrigren, da det var i denne maaned, regjeringen forsøgte at forøge statsindtægterne ved en skat af 1 sh. pr. ton for alle kul, udskibede i ladninger, medens bunkerkul gik fri for ikke at belemre skibsfarten. Priserne gik gradvis ned til i oktober, og gjennemsnitsprisen for de forskjellige sorter store kul kan ansættes til 10 sh., medens den ved aarets begyndelse dreiede sig om 12 sh. 6 d pr. ton f. o b. Imidlertid gik ogsaa lønningerne ned fra 7 sh. til 6 sh., uden at dette fremkaldte nogen alvorlig vanskelighed med arbeiderne. Fra oktober til slutningen af aaret blev priserne igjen fastere og stiller sig sammenligningsvis ved aarets udgang saaledes f. o. b. Glasgow:

	1900.	1901.
Dampkul	12 sh. 6 d	10 sh.
Splintkul	12 sh. 6 d	11 sh. 3 d
Ellkul	12 sh.	10 sh. 9 d
Mainkul	10 sh.	9 sh 3 d

Totaludførselen til Sverige var: 101 790 tons, værdi £ 59 356, til Norge 76 519 tons, værdi £ 43 852.

Maskinindustrien. Forfærdigelse af lokomotiver foregik hele aaret

igjennem i stor udstrækning, og værdien af det udførte arbeide viser en rekord. Ordres indløb fra Indien, Australien, Sydafrika, Ægypten og Sydamerika. Jernbaneselskaberne hertillands var dog ikke store kjøbere. Udsigterne for fortsat arbeide er meget lovende. Dampmaskiner etc. udførtes til Sverige til en værdi af £ 7 740.

Korn. Priserne paa hvede og mel viser ingen væsentlig forandring i aarets løb, skjønt de paa et tidspunkt stod lavere end paa flere aar, men nedgangen saavelsom den paafølgende stigning var saa gradvis, at den ikke forvoldte nogensomhelst uro. Fra Sverige indførtes 2700 cwts. bønner til en værdi af £ 686.

Granit. Betydelige kvanta af denne stenart indføres hertil fra Sverige og Norge og anvendes fornemmelig til gadesten og brolægning af sporvognslinjer. Fra Sverige ankom 5 756 tons, værdi £ 7 941, og fra Norge afskibedes 249 tons, værdi £ 373.

Skibsfart. Aaret var alt andet end gunstigt, og fragterne faldt paa alle farvande. Raterne saa ved udgangen af aaret 1900 og begyndelsen af 1901 lovende nok ud, men et sterkt fald begyndte ved midten af aaret og fortsatte udover høsten og vinteren, og ved slutningen af aaret viste det sig meget vanskeligt at opnaa nogetsomhelst rimeligt overskud af driften. Med de enorme nybygninger hele verden over, og som stadig sættes ind i konkurrencen, bliver udsigterne værre og værre. Tonnagen vil vedblive i voldsom grad at overstige efterspørgselen, og nedgangen i fragterne blive mere og mere akut. Den regelmæssige rutefart mellem Glasgow og Göteborg underholdes fremdeles af d'herrer Aug. Carlson & Co's baade, hjemmehörende i Göteborg.

Grangemouth.

Importen fra Sverige og Norge i aaret 1901 havde en samlet værdi af £ 443 639 mod £ 399 664 i aaret 1900, medens der til disse lande exporteredes for £ 445 982 mod £ 560 698 i aaret 1900.

Af norske skibe ankom til havnen 396, hvoraf 32 dampskibe, af svenske 92, hvoraf 62 dampskibe.

De regelmæssige ruteforbindelser paa Stockholm, Kristiania og vestkysten af Norge vedligeholdtes som tidligere.

Af kul exporteredes ialt: 1 532 411 tons mod i aaret 1900: 1 697 128, og af rujern udførtes 37 994 tons.

Nedgangen i exportens værdi skriver sig fornemmelig fra mindre udførsel af jern, staal og kul, for jern og staal alene £ 62 975 og for kul £ 22 814.

Da høhøsten hertillands i det forløbne aar var meget god, indførtes fra Norge kun 292 tons, og prisen opnaaet her pr. ton var fra 70 sh. til 75 sh. for bedste thimotei og kløver. Det bemerkes i denne forbindelse, at kjøberne her er meget nøie paa kvaliteten, naar de kjøber, hvad norske exportører kalder thimotei, men som i mange tilfælde findes at være blandet op med almindeligt hø, hvoraf resultatet bliver, at prisen straks falder, fra 10 sh. til 20 sh. pr. ton.

Det er derfor af den største vigtighed, at de prøver, der sendes, i virke-

igheden repræsenterer gjennemsnitskvaliteten af det parti, der agtes sendt til forhandling.

Som for 2 aar siden indberettet, var arbeidet begyndt med et nyt indløb til dokkerne og anlæg af en ny dok. Dette arbeide drives nu fremover med kraft, og man antager om et par aar at kunne tage skibe gjennem det gamle indløb ind i den nye dok. Hele arbeidet — nyt indløb og den nye dok — antages at ville være færdigt om ca. 3 aar. Den egentlige dok vil have et areal af 30 acres, og der bliver et „canting basin" 10 acres i omfang indenfor dokporterne. Indgangsløbet bliver 600 fod langt og 80 fod bredt. Omfanget af land, indtaget for dette brug, udgjør, inklusive vandarealet, 477 acres. Det hele vandareal er 87 acres. Dokken vil foreløbig forsynes med 4 kulheiser og 20 hydrauliske apparater (crans).

Der vil ogsaa blive sørget for rummelige boder (sheds) for oplægning af varer. Ved springvande vil dybden af vandet være 28 fod, ved laveste lavvande 21 à 22 fod.

Det nye indløb vil gaa i ret linje fra Firth of Forth i en betydelig afstand øst for det nuværende bugtede indløb gjennem floden Carron.

Greenock.

Fra udlandet ankom paa reden i aaret 1901 1 450 fartøier, hvoraf 184 med en samlet tonnage af 174 694 lossede sine ladninger i Greenock. Sammenlignet med aaret 1900 viser disse tal en tilvekst af 28 skibe og 38 978 tons.

Af de 184 skibe, der i aaret 1901 ankom til Greenock fra udenlandske havne, tilhørte 50, med en tonnage af 54 197, udenlandske rederier, medens 134 dr. 120 497 tons seilede under britisk flag. Dette viser en tilvekst sammenlignet med aaret 1900 af 12 udenlandske og 16 britiske skibe.

Følgende tabel viser nationalitet, antal, hvor mange damp- og seilskibe, samt tonnage af de udenlandske fartøier, ankomne til Greenock i aaret 1901:

Nationalitet.	Dampskibe.	Seilskibe.	Tilsammen.	Nettotonnage.
Tyske	7	1	8	6 895
Græske	3	—	3	4 338
Italienske	1	—	1	1 601
Norske	9	14	23	23 520
Russiske	3	6	9	10 021
Portugisiske	—	1	1	1 428
Spanske	2	—	2	4 543
Svenske	3	—	3	1 851
	28	22	50	54 197

For norsk eller svensk regning byggedes intet fartøi i Greenock i aaret 1901.

Seilskibene har i det forløbne aar ikke lidt saa meget af fragtnedgangen som dampskibene, takket være travlheden paa de nord-pacifike kornmarkeder, hvilket ikke alene skaffede hjemfragter for skibe, direkte bestemte til disse havne, men ogsaa for et stort antal fartøier fra vestkysten, der paa grund af

nitratmarkedets elendige tilstand maatte søge fragter andetsteds. Var sidstnævnte moment ikke kommet til, vilde fragterne fra kornhavnene utvilsomt stillet sig betydelig bedre. Der noteredes ved aarets slutning 36 sh. 3 d til 37 sh. 6 d fra San Francisco og Portland, og tør en stigning ventes for foraarsafskibninger.

Hjemfragter fra Australien har været meget daarlige, og situationen er blevet forværret ved et Melbournefirmas fallit, som havde et større antal skibe befragtede for kornlaster, og maa disse nu søge last andetsteds. Resultatet er, at en saa lav fragt som 23 sh. 9 d er akcepteret for et fartøi fra Melbourne til Kanalen.

Skibsbygning og maskinindustri. Det forløbne aar har for Greenocks (og Port Glasgows) vedkommende vist et større udbytte end noget tidligere aar, med undtagelse af det foregaaende aar 1900. Tallene stiller sig saaledes:

Der byggedes i:

1900	180 540 tons
1901	164 176 „

en nedgang for sidste aars vedkommende af 16 364 tons, hvilken imidlertid forklares ved, at flere større skibe, færdige til at sættes paa vandet, efter rederiernes ordre er blevet tilbageholdte i paavente af bedre fragter, som antages at ville opnaaes i løbet af foraaret.

Der løb af stabelen i aaret 1901 ialt 68 fartøier, 58 dampskibe og 10 seilskibe.

Der har i løbet af de sidste 3 eller 4 aar ingen nævneværdige stridigheder fundet sted mellem arbeiderne og arbeidsgiverne, hvilket i nævneværdig grad forklarer skibsbygningens saavelsom maskinindustriens gunstige stilling i nævnte periode.

Importen af tømmer afspeiler nøiagtig den gunstige tilstand for skibsbyggeriet i det forløbne aar. Størrelsen af indførselen er $^1/_3$ del mere end i aaret 1900. Det almindelige forbrug har i forhold været godt, men der findes endnu store beholdninger, og nu, da rekorden i skibsbyggeriet synes at være naaet, kan man vente en mindre efterspørgsel, især for logwood. Der er imidlertid endnu tilstrækkeligt arbeide paa haanden og ordres noterede hos skibsbyggerne, saa nogen særlig nedgang i arbeidet ikke kan befrygtes. At saadan tilbagegang staar for døren, synes imidlertid fragtmarkedets tilstand at bebude, og bør vedkommende have dette for øie.

Den vigtigste del af tømmertraden er som vanlig pitchpine. Denne træsort faldt i pris for et aar siden, men markedet tog sig snart op igjen. Imidlertid bør det ikke lades ud af betragtning, at fragten for denne tømmersort beløber sig til omtrent $^2/_3$ af værdien, landet her.

Teak, vor næste hovedartikel i denne branche, indføres nu hovedsagelig pr. dampskib, og da disse rutebaade bringer mindre kvantiteter ad gangen, reguleres markedet bedre. Af teak er beholdningerne mindre end forrige aar, men tilstrækkelige til at dække behovet.

For de finere kvaliteter af yellowpine bord og planker er priserne, ligesom for Oregon pine, saa høie, at disse træsorter, hvor det lader sig gjøre, søges erstattede af pitchpine.

Macduff.

Medens i aaret 1900 2 skibe dr. 262 tons besøgte havnen, udgj antallet i aaret 1901 3 dr. 446 tons. Størstedelen af indførselen til Ban Macduff foregik dog med skibe af andre nationaliteter end norske og sve

Forretningsvirksomheden inden distriktet har i det hele været god i af det forbigangne aar, og har arbeidsbefolkningen som regel havt nok at g Sildefiskerierne — den væsentligste indtægtskilde for havnene ved Moray — gav et ret godt udbytte for fiskerne, medens tilvirkerne paa grund a høie fiskepriser maa have solgt med noget tab. Efter afslutning af fisket steds begav en større del af fiskerbefolkningen sig til Scarborough, Yarm og Lowestoft, hvor mange af dem tjente gode penge.

Siden høsten er her foretaget arbeider til uddybning og udvidels Macduffs havn. Planen er at uddybe de forskjellige bassiner og indløbska til havnen til en dybde af 6 fod, saa at skibe af meget større tonnage hidtil vil kunne anløbe havnen.

Methil.

Importen af alleslags varer til havnen beløb sig:

i 1901 til	61 637	tons
mod i 1900 -	57 403	„
saaledes en nedgang af	4 234	tons

Kvantiteten af saget og rund trælast fra de forenede riger befattet i ovennævnte totalsum) udgjorde:

fra Sverige:

transporteret i 58 svenske skibe . . .	14 317	tons
og i 16 andre	2 412	„
Tilsammen	16 729	tons

fra Norge:

transporteret i 34 norske skibe . . .	6 904	tons
og i 10 andre	1 612	„
Tilsammen	8 516	tons

Af træmasse (kemisk og mekanisk) indførtes:

fra Sverige:

i 4 svenske fartøier	1 990	tons
og i 1 andet	500	„
Tilsammen	2 490	tons

fra Norge:

i 2 norske skibe . . . . . 660 tons

Kulexporten fra Methil i aaret 1901 (indbefattet et ubetydeligt kvantum kokes) var . . . . . 1 574 896 tons
mod i 1900 . . . . . 1 685 476 „

altsaa udvisende en nedgang af 110 580 tons.

I aaret 1900 var imidlertid kulskibningerne exceptionelt store paa grund af de tidligere lave kontraktpriser, til hvilke $^3/_4$ dele af aarets produktion var blevet solgt, og det var forudseet, at exporten vilde falde i aaret 1901.

Totalantallet og tonnagen af samtlige fartøier, som i aaret 1901 besøgte havnen, var:

1 203 dampskibe
339 seilskibe

Tils. 1 542 fartøier dr. 762 416 reg.-tons.

Kulexporten til Sverige opgives at have været:

pr. svenske skibe (98)	116 803	tons
„ andre — (49)	69 393	„
Tils.	186 196	tons

og til Norge:

pr. norske skibe (52)	23 833	tons
„ andre — (14)	14 026	„
Tils.	37 859	tons

Prisen paa Dysart-Main-kul var ved aarets begyndelse 11 sh. 6 d, men faldt indtil marts maaned til 8 sh. 6 d, steg derefter til mai, da der noteredes 9 sh. 6 d, hvilken pris holdt sig til august. Fra denne maaned til aarets udgang solgtes der til 9 sh., alt f. o. b. Methil.

Cowdenbeath og lignende kulsorter solgtes i aarets første halvdel til 10 sh. 6 d à 10 sh. 9 d og i den sidste halvdel til 11 sh. à 11 sh. 3 d.

Wien.

Aarsberetning for aaret 1901 fra generalkonsul Carl Neufeldt, dateret 8de april 1902.

Naar allerede aaret 1900, grundet paa de kriseartige visioner i Tyskland, ogsaa for Østerriges vedkommende ikke havde været et fordelagtigt, saa er denne skadelige indflydelse af de ugunstige tyske økonomiske forhold paa Østerrige i aaret 1901 vokset betydelig. Paa alle handels- og industriomraader standsede afsætningen, og af denne grund viser aaret 1901 overalt stagnationens billede, uagtet forskjellige momenter existerede, som under andre omstændigheder vilde have medført en kraftig oplivelse af foretagsomheden og bidraget til at fremme produktionen. Til de momenter, som skulde forbedre den økonomiske situation, hører først og fremst gjenoptagelsen af rigsraadets parlamentariske virksomhed. Det sidste parlamentarisk voterede budget var det for aaret 1897, siden den tid blev statsøkonomien ført videre paa forordningens vei. Det i oktober 1901 for „Abgeordnetenhaus" fremlagte budget for aaret 1902 sluttede med et overskud af kr. 848 000.00 og blev i principet sanktioneret. Allerede forud havde rigsraadet bevilget betydelige summer til investitioner. I første række blev besluttet at anlægge diverse vandveie, deriblandt en skibsfartskanal fra Donau til Oderen med grene til Weichsels og Elbens omraade, ligeledes en kanal fra Donau til Moldau. Omkostningerne ved disse kanaler, som tilsammen vil have en længde af 1 600 til 1 700 km., og som skal blive fuldført i bygningsperioden 1904 til 1912, er med undtagelse af et tilsvarende bidrag fra de lande, i hvilke kanalerne bygges, prælimineret til 250 millioner kroner af statsmidlerne. Af dette beløb er en sum af 75 millioner kr. bestemt til regulering af de floder, som har sit løb i kanalernes gebet. Anlægningen af disse kanaler er egnet til at frembringe en væsentlig omvæltning i indlandstrafiken, af hvilken hidindtil kun $5^3/_4$ pct. faldt paa trafiken paa vandet. I teknisk retning er endvidere at bemerke, at kanalerne skal indrettes saaledes, at de kan blive benyttet af skibe paa indtil 600 tons. Ligeledes blev der opstillet et bygningsprogram for udvidelse af statsbanerne i aarene 1901 til 1905 og hertil voteret de nødvendige midler til et samlet beløb af 487 millioner. Heraf skal diverse jernbanebygninger bestrides, specielt bygningen af den saakaldte „Tauernbahn", ved hvilken en kortest mulig forbindelse mellem Mellemeuropa og Triest opnaaes. Til delvis dækning af de ved de som meddelt besluttede investitioner opstaaede udlæg blev i løbet af aaret 1901 emitteret 250 millioner kr. 4 pct. obligationer, som, fremlagt til tegning til en kurs af 95 pct., af hensyn til den faldende rentefod blev let placeret. Bankrentefoden var i hele aaret 1901 4 pct., dog blev den, grundet paa den uafbrudte vækst af de kontante midler, fra 4de februar 1902 nedsat til $3^1/_2$ pct. Ved denne leilighed vil jeg nævne, at under bankens 86-aarige bestaaen er en saa lav officiel rentefod aldrig tidligere forekommet. Privatdiskontoen er for nærværende $2^1/_2$ pct., altsaa endda 1 pct. under bankrentefoden. Valutareguleringen har i det sidste aar gjort videre fremskridt. De af den østerrigsk-ungarske bank for tiden emitterede noter til ca. 1 500 millioner kr. er faktisk dækket med metal, ogsaa er desforuden forsøgsvis ca. 50 millioner kr. i guldmynt sat i omløb, medens statsnoterne indtil slutningen af aaret 1901, paa et beløb af ca. 35 millioner kr. nær, allerede blev indfriet. I formel retning er her at bemerke, at under høsten 1901 foruden de allerede i omløb

værende noter á 20 kr., ogsaa blev udgivet saadanne til 10 kr. Østerrige-Ungarns handelsbalance, som allerede i aaret 1900 viste en forværrelse, er i aaret 1901 blevet endda ugunstigere. Indførselen beløb sig til 1 702.4 millioner kr. og udførselen til 1 889.2 millioner kr., saaat der resulterer et overskud af kun 186.8 millioner kr. eller en nedgang af 52.8 millioner kr. ligeoverfor aaret 1900. Importen steg rigtignok kun med ca. 6 millioner kr., men exporten formindskedes med 58.8 millioner kr. Tilbagegangen angaar hovedsagelig jern og jernvarer, sukker, maskiner, heste, æg og trælast. Forholdet mellem ind- og udførsel i henhold til adskillelsen i urprodukter og industriprodukter blev omtrent det samme som i det forløbne aar og retfærdiggjør monarkiets allerede fuldførte overgang fra en agrikultur- til en industristat. I løbet af aaret 1901 blev ogsaa de officielle beretninger om værdien af vareombyttet mellem Østerrige og Ungarn i aaret 1900 publiceret. Efter den østerrigske publikation beløber indførselen til Østerrige sig til 921 millioner kr. og udførselen til 885 millioner kr., saaat Østerrige sees at være passiv med 36 millioner kr. Efter de ungarske beregninger er passivumet endda større. Hovedartikler for indførselen fra Ungarn er raastoffe; udførselen angaar for det meste fabrikater, specielt bomulds- og uldvarer, tilsammen for 230.8 millioner kr. Høsten i aaret 1901 var omtrent lig høsten i aaret 1900. Udbyttet var derimod paa grund af de stegne priser væsentlig større. At nævne er endvidere, at den i aaret 1898 paabegyndte reorganisation af skattesystemet ifølge den tilsvarende fordeling af erhversskatten (Erwerbsteuer) og nyindførelsen af den personlige indtægtsskat (Personal-Einkommen-Steuer) nu er fremskredet saa vidt, at de paatænkte moderationer ved realitetsskatterne fuldt ud kunde blive foretaget. Paa lovgivningens omraade er at bemerke en lov, ved hvilken arbeidet ved kulverkerne bliver reduceret til 9 timer daglig, inklusive ind- og udfarten; en lov, ved hvilken afgiften for brændevin og ligeledes indførselstolden bliver forhøiet med 20 heller pr. liter alkohol; og endelig: en statstraktat med Tyskland angaaende beskyttelse af ophavsmandsrettighederne (Urheberrechte). Følgende lovforslag og udkast til love blev indbragt:

a. En billetafgift ved personbefordring paa jernbaner, bestaaende i et 12 pct. tillæg til den nuværende befordringspris.
b. Pensionsforsikringen for private funktionærer, som skal omfatte alle i privat tjeneste staaende personer fra det fyldte 18de aar, hvis deres gager beløber sig til kr. 600.oo.

Folketællingen af 31te december 1900 udviste for Østerrige-Ungarn en befolkning af 45 107 000 personer, nemlig for Østerrige 26 107 000 og for Ungarn 19 000 000, saaledes ligeoverfor den sidste folketælling en tilvækst af $9^3/_4$ pct. for Østerriges og 10 pct. for Ungarns vedkommende.

Fra Østerrige-Ungarn blev i 1901 exporteret:

				Priserne var:
Sulfit og natron-cellulose, bleget. .	188 053	met. ctnr.	kr.	24.oo—26.oo
Do. do. ubleget .	179 098	—„—	„	18.oo—20.oo
Træmasse	50 305	—„—	„	13.oo—15.oo tør
Pap, brun og hvid	152 572	—„—	„	18.oo—21.oo

De vigtigste artikler, der blev indført fra Norge, var følgende:

Benfedt 2 221 m. c., tran 17 269 m. c., sild, saltet eller røget, 20 196 m. c., stokfisk 12 249 m. c., anden fisk, saltet, røget eller tørret 14 920 m. c., porcelænsjord (kaolin) og feldspat 4 374 m. c., cellulose, bleget, 3 683 m. c., cellulose, ubleget, 2 414 m. c.

Exporteret blev: Malt 14 776 m. c., linvarer, raa, uden mønster 714 m c., velocipeder, ogsaa i dele, 165 m. c., klorkalk 394 m. c.

Danmarks vareomsætning med udlandet i aaret 1901.

Skrivelse fra generalkonsulatet i Kjøbenhavn af 21de april 1902.

Værdien af de varemængder, der i aaret 1901 indgik til forbrug fra udlandet, har udgjort . . . . . mill. kr. 397.2
Udførselen til udlandet af indenlandske varer havde en værdi af „ „ 292.0

Forskjellen mellem ind- og udførselsværdien beløber sig altsaa til mill. kr. 105.2

Og den samlede vareomsætnings værdi androg til . . . . mill. kr. 689.2

Til sammenligning anføres følgende data:

Aar.	Indførsel.	Udførsel.	Overskud af indførsel.	Samlet vare-omsætning.
		I millioner kroner.		
1893—1897 (gjennemsnit)	309 383	219 754	89 629	529 137
1898	367 300	238 560	128 800	605 800
1899	399 800	270 100	129 700	669 900
1900*)	416 200	281 900	134 300	698 100
1901	397 200	292 000	105 200	689 200

Indførselsværdien er altsaa i aaret 1901 sammenlignet med aaret 1900 aftaget med 4.6 pct. og udførselsværdien steget med 3.6 pct. Overskuddet af indførselsværdien i aaret 1901 er 29.1 mill. kroner mindre end i aaret 1900.

De varer, hvis indførselsværdi er væsentlig mindre i aaret 1901 end i aaret 1900, er følgende:

	Indførsel til forbrug:	
	1900.	1901.
Mais, uformalet . . . . . mill. kr.	32.7	26.0
Klid . . . . . „ „	4.5	3.6

*) I den endelige statistik er tallene noget høiere end de i forrige aarsberetning anførte.

		Indførsel til forbrug: 1900.	1901.
Frø til udsæd	„ „	5.9	4.9
Kaffe	„ „	8.7	7.4
Sukker	„ „	6.9	6.2
Uldgarn	„ „	6.0	5.0
Bomuldsgarn	„ „	5.2	3.6
Manufakturvarer af uld	„ „	16.8	15.4
Do. - bomuld o. l.	„ „	14.7	13.8
Fabrikater af skind o. l.	„ „	7.2	6.7
Stenolje	„ „	4.4	3.6
Trælast	„ „	19.2	16.7
Kul og kokes	„ „	41.9	32.4
Metaller og metalvarer	„ „	40.2	32.7
Skibe	„ „	5.0	3.9

Den hovedsagelige grund til indførselsværdiens formindskelse danner prisnedgangen. Saaledes er for exempel kulindførselen forøget i mængde, skjønt dens indførselsværdi er gaaet sterkt ned.

Paa den anden side er indførselsværdien steget for en del artikler, hovedsagelig varer vedrørende landbrugsomsætningen. Det kan saaledes nævnes, at indførselsværdien er steget med 5 mill. kroner for madvarer af dyr, navnlig for margarin og stoffe til fabrikation af margarin samt for flesk; med 6.3 mill. kroner for hvede og hvedemel; med 3.4 mill. kroner for oljekager; med 1.9 mill. kroner for byg, særlig til foderbrug; med 1.1 mill. kroner for gjødningsmidler samt med 0.6 mill. kroner for oljefrø o. l.

De varer, hvis udførselsværdi er væsentlig større i 1901 end i 1900, er følgende:

		Udførsel af indenlandske varer: 1900.	1901.
Flesk	mill. kr.	58.9	60.6
Smør	„ „	119.5	132.3
Æg	„ „	18.1	21.3
Byg	„ „	4.4	5.0
Fisk, fersk	„ „	4.4	6.3

Paa den anden side blev udførselsværdien formindsket med 1.9 mill. kroner for heste, med 1.2 for kjød af hornkvæg, med 1.1 for uberedte huder og skind med 1.1 for uformalet hvede samt med 4.3 mill. kroner for skibe.

I hvilket omfang udførselsværdiens stigning fordeler sig mellem forandring i mængde og forandring i pris, vil sees for følgende varer af nedenstaaende data:

	Udførselsmængde. 1900.	1901.		Gjennemsnitspris. 1900.	1901.
Flesk mill. kg.	63.36	60.25	pr. ½ kg. (pund) = øre	46.5	50.3
Smør i alm. emballage —„—	59.46	64.73	pr. —„— „	96.9	98.4
Do. i hermet. emballage —„—	1.81	2.10	pr. —„— „	118.0	117.3
Æg mill. snes	16.61	19.01	pr. snes „	109.0	111.8
Byg mill. kg.	41.26	46.50	pr. ½ kg. „	5.4	5.4
Fisk, fersk —„—	10.84	13.76	—„— „	20.5	22.9

Fremgangen skyldes hyppigst forøgelse baade i mængde og pris; ved flesk er der dog nedgang i mængde, men stigning i pris; ved smør i hermetisk emballage er det omvendte tilfældet. Angaaende de foregaaende tal er at merkø, at de kun har refereret sig til specialhandelen.

Paa grund af landbrugsprodukternes betydning meddeles nedenstaaende oversigt, hvorved er at merke, at tallene her vedrører generalhandelen.

	Indførsel.	Udførsel.	Overskudsudførsel.		Af udførselen i aaret 1901 gik til:		
	1901.	1901.	1901.	1900.	England.	Tyskland.	Iøvrigt.
Heste og føl, stkr.	6 363	17 870	11 507	14 470	733	16 828	309
Hornkvæg . „	1 181	41 318	40 137	38 691	—	41 162	156
Flesk og skinker . . mill. kg.	6.25	64.7	58.45	62.3	59.5	1.1	4.1
Kjød af hornkvæg —„—	1.3	12.7	11.4	13.4	3.3	6.8	2.6
Smør . —„—	24.3	85.25	60.95	55.35	81.1	3.55	0.6
Æg . . mill. snes	2.2	19.2	17.00	14.8	18.2	—	1.0

Udførselen af levende dyr er vedvarende omtrent udelukkende gaaet til Tyskland, der tillige tager godt halvparten af kjød og hornkvæg. Af flesk, smør og æg gaar den allervæsentligste del til England.

Det kan være af interesse her at anmerke, at der i Danmark er produceret:

		1900.	1901.
Spiritus	mill. potter à 0.97 liter	35.2	36.7
Skattepligtigt øl . . .	tdr. à 136 potter . .	757 000	797 000
Skattefrit øl	„ - —„— . . .	1 127 000	1 108 000
Roesukker	mill. kg.	50.45	57.75
Margarin	—„—	16.25	18.5

Vareomsætningen med Norge.

I følgende tabel gives der nogle hovedsagelige data om Danmarks vareomsætning med Norge i aaret 1901. Disse er ligesom den oven meddelte statistik hentet fra det statistiske bureaus foreløbige statistik for aaret 1901.

	Fra Norge.		Til Norge.	
	1900.	1901.	1900.	1901.
Levende dyr:				
Heste og føl . . . . stkr.	82	—*)	133	34
Hornkvæg . . . . „	2	—*)	—	8
Madvarer af dyr:				
Flesk og skinker . . kg.	—	—	625 000	1 250 000
Kjød af hornkvæg . . „	6 293	20 000	1 690 000	2 235 000
Kjød af andre dyr, pølser, indvolde etc. . „	47 418	15 000	45 000	45 000
Smult og ister . . . „	—	—	330 800	520 000

*) Opgave mangler i den foreløbige statistik.

		Fra Norge.		Til Norge.	
		1900.	1901.	1900.	1901.
Smør	kg.	4 156	15 000	21 900	85 000
Margarin	„	734 294	1 215 000	—	—
Æg	snes	—	—	92 877	90 000
Fisk, fersk	kg.	380 350	700 000	265 300	280 000
Sild, saltet	„	8 268 650	7 025 000	—	—
Kornvarer:					
Hvede, uformalet	kg.	—	—	478 880	45 000
Havre	„	15 000	130 000	347 763	—*)
Byg	„	—	—	9 220 000	8 010 000
Mais	„	—	—	1 916 154	455 000
Hvede, formalet	„	13 000	—*)	1 579 267	1 490 000
Rug, do.	„	—	5 000	1 025 630	215 000
Kolonialvarer:					
Kaffe	kg.	29 192	5 000	810 000	525 000
Sukker	„	—	—	631 600	660 000
Spirituosa og andre drikkevarer:					
(1 pot = 0.97 liter)	pot	10 000	10 000	50 650	—*)
Haar, fjær, skind, ben, horn og andre dyriske stoffe samt gjødningsstoffe:					
Handelsgjødning	kg.	350 000	215 000	172 700	—*)
Skind og huder, uberedte	„	492 000	480 000	44 700	140 000
Talg, olje, tjære, gummier og lign. stoffe:					
Oleomargarin	kg.	2 625	25 000	618 864	—*)
Trælast, uforabeidet	kmlstr.	6 643	5 776	—	—
	kbf.	101 605	100 000	—	—
Do. forarbeidet:					
Træmasse	kg.	9 644 850	13 868 631	—	—
Forskjellige andre plantestoffe:					
Kløverfrø	kg.	500	10 000	12 840	—*)
Klid	„	355 000	1 315 000	25 000	45 000

*) Opgave mangler i den foreløbige statistik.

Samtidig meddeles en kort opgave over Danmarks vareomsætning med Sverige i aarene 1900—1901.

(Hovedposter ifølge den foreløbige statistik).

		Fra Sverige.		Til Sverige.	
Madvarer af dyr:		1900.	1901.	1900.	1901.
Smør	kg.	8 040 100	8 345 000	219 300	350 000
Æg	snes	113 895	180 000	793 105	860 000
Fisk, fersk	kg.	1 770 600	2 030 000	1 249 550	1 605 000
Sild, saltet. . . .	„	674 100	160 000	2 565 000	2 935 000
Kornvarer:					
Hvede, uformalet . .	kg.	20 994	35 000	18 856 729	37 590,000
Havre	„	1 448 144	3 470 000	2 703 160	—*)
Rug	„	433 217	255 000	2 040 283	—*)
Byg	„	—	70 000	4 383 033	435 000
Mais	„	10 000	—*)	12 528 733	9 025 000
Hvede, formalet . .	„	794 481	160 000	804 184	920 000
Rug	„	701 980	1 405 000	38 150	50 000
Trælast, uforarbeidet, saget eller tilhugget . . .	kml.	94 689	86 410	—	—
	kbf.	5 060 362	5 200 000	—	—
	kg.	133 354	—	—	—
Træmasse . . .	kg.	13 620 330	10 628 909	—	—
	„	—	419 031	—	—

*) Opgave mangler i den forelobige statistik.

Wellington (New Zealand).

Den norske skibsfart i aaret 1901.

Til konsulatdistriktet ankom i aaret 1901 fra fremmede lande med ladning 9 norske fartøier dr. 4 227 (hvoraf til hovedstationen 2 dr 447 tons) og i ballast 9 fartøier dr. 6 528 tons; ialt 18 fartøier dr. 10 755 tons, alle seilskibe. Der afgik med ladning til fremmede lande 16 norske seilskibe dr. 7 641 tons og i ballast 3 seilskibe dr. 2 033 tons.

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 93 390.oo, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 192 757.oo.

For ordre, reparation eller lignende anløb ingen norske fartøier.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 8 dr. 4 312 tons, til hovedstationen 1 dr. 546 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 29.oo, ved vicekonsulsstationerne kr. 201.oo. Af svenske skibe ved vicekonsulsstationerne kr. 212.oo.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen kr. 42.oo.

Riga.

Aarsberetning for aaret 1901 fra konsul C. Aug. Titz, dateret 31te marts 1902.

1ste del.

Den norske skibsfart i aaret 1901.

	Ankomne norske fartøier.						Afgaaede norske fartøier.					
	Fra Norge.		Fra andre lande.		Sum.		Til Norge.		Til andre lande.		Sum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
A. Med ladning.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	9	2 798	35	22 680	44	25 478	16	4 647	58	37 866	74	42 513
Seilskibe	2	199	21	9 893	23	10 092	-	-	17	5 922	17	5 922
Sum	11	2 997	56	32 573	67	35 570	16	4 647	75	43 788	91	48 435
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	2	385	37	15 045	39	15 430	-	-	75	34 043	75	34 043
Seilskibe	2	112	9	4 867	11	4 979	-	-	4	564	4	564
Sum	4	497	46	19 912	50	20 409	-	-	79	34 607	79	34 607
Totalsum af ladede fartøier	15	3 494	102	52 485	117	55 979	16	4 647	154	78 395	170	83 042
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	4	1 432	30	18 380	34	19 812	-	-	4	2 777	4	2 777
Seilskibe	-	-	1	210	1	210	3	1 592	5	3 461	8	5 053
Sum	4	1 432	31	18 590	35	20 022	3	1 592	9	6 238	12	7 830
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	1	224	50	26 696	51	26 920	-	-	15	8 307	15	8 307
Seilskibe	-		-	-	-	-	2	1 038	5	3 377	7	4 415
Sum	1	224	50	26 696	51	26 920	2	1 038	20	18 684	22	12 722
Totalsum af ballastede fartøier	5	1 656	81	45 286	86	46 942	5	2 630	29	17 922	34	20 552

Bruttofragterne for de til distriktet ankomne norske fartøier opgik sidstforløbne aar til kr 629 800.00 samt for de derfra afgaaede norske fartøier til kr. 1 018 100.00, heri ikke iberegnet maanedsfragterne for 8 paa Riga og 1 paa Pernau trafikerende norske fartøier, som i maanedsfragt oppebar tilsammen kr. 85 860.00.

For at søge nødhavn anløb 1 norsk fartøi dr. 135 tons havnen i Windau.

Af svenske fartøier ankom til distriktets havne 391 fartøier dr. 143 074 tons, deraf til hovedstationen 162 fartøier dr. 65 516 tons.

Fra distriktets havne udgik atter 385 svenske fartøier dr. 140 741 tons, deraf fra hovedstationen 161 fartøier dr. 65 344 tons.

I konsulatafgifter erlagdes af norske fartøier ved hovedstationen kr. 3 335.12, ved vicekonsulsstationerne kr. 2 959.69, hvoraf kr. 1 479.84 tilfaldt konsulskassen. Af svenske fartøier indflød ved hovedstationen kr. 4 004.80 og ved vicekonsulsstationerne kr. 4 457.80, hvoraf kr. 2 228.90 tilfaldt konsulskassen. Ialt tilfaldt der denne kasse kr. 11 048.66.

Expeditionsafgifter erlagdes ved hovedstationen i norske anliggender kr. 157.25, i svenske anliggender kr. 118.50 og i fælles anliggender kr. 5.00 eller tilsammen kr. 280.75, hvoraf kr. 224.60 tilfaldt konsulskassen.

Paa norske fartøier paamønstredes 63 mand og afmønstredes 94 mand. Paa svenske fandt 21 paamønstringer og 29 afmønstringer sted.

Antallet af de til distriktet i aaret 1901 ankomne norske fartøier var næst efter aaret 1897 det laveste, som i de sidste fem aar er forekommet, og endogsaa lavere end det næstforegaaende aars zifre. Antallet i aaret 1901 af ankomne fartøier var lige med middeltallet for de fem aar 1897—1901 og oversteg middeltallet for de fem aar 1892—1896, men var betydelig lavere end middeltallene for de to foregaaende femaarsperioder 1887—1891 og 1882—1886. De ankomne norske fartøiers tonnage var vistnok 17 265 tons lavere end middeltallene for de to foregaaende aar, men oversteg tonnagen i de øvrige fem sidste aar, ligesom ogsaa middeltallene for alle ovennævnte femaarsperioder 1882—1901.

Af de til distriktet ankomne norske fartøier var 57.63 pct. lastede, og af tonnagen optoges 54.39 pct. af ladning. Med ladning afgik igjen 83.38 pct. af fartøiernes antal og 80.10 pct. af fartøiernes tonnage optoges af ladning.

Middeltonnagen af de til distriktet ankomne norske fartøier udgjorde sidstforløbne aar 507 tons mod 516 tons i aaret 1901 og 473 tons i aaret 1899.

Af norske fartøier ankom i aaret 1901 til Riga 102 dr. 55 592 tons, til Libau 82 dr. 35 304 tons, til Pernau 6 dr. 4 332 tons og til Windau 13 dr. 7 693 tons

Konsulatets og de dette underliggende vicekonsulaters adresser og kontortider er: Riga, 11 Bastei Boulevard, 10—4, Arensburg, 3 Kaufstrasse, 9—6, Libau, Möwen- og Bienenstr., A. G. Wikander & Larsson, 10—1 og 3—6, Pernau, 28 Königstrasse, 10—1, og Windau, 25 Hafenstrasse, 10—1 og 4—6.

Til de havne inden distriktet, hvor svenske og norske konsulattjenestemænd er ansatte, ankom i aaret 1901 ialt 3 047 fartøier dr. 1 659 126 tons mod 3 386 fartøier dr. 1 803 875 tons i aaret 1900 og 3 986 fartøier dr. 1 616 625 tons i aaret 1899. Af de ankomne fartøier var 848 tyske dr. 435 021 tons, 666 danske dr. 415 806 tons, 395 engelske dr. 340 003 tons, 490 russiske dr. 188 587 tons, 391 svenske dr. 143 074 tons, 203 norske dr. 102 921 tons, 34 hollandske dr. 17 725 tons, 10 spanske dr. 7 730 tons, 6 belgiske dr. 3 842 tons, 3 franske dr. 3 449 tons og 1 brasiliansk dr. 968 tons.

De norske fartøiers andel i fragtfarten paa distriktet udgjorde med hensyn til antallet 6.66 pct. og med hensyn til drægtighed 6.23 pct. af de hertil ankomne fartøiers antal og drægtighed mod resp. 6.89 og 6.66 pct. aar 1900 samt resp. 6.83 pct. og 5.97 pct. i aaret 1899. De svenske fartøiers antal og drægtighed

modsvarede resp. 12.83 pct. og 8.62 pct. mod resp. 14.26 pct. og 9.28 pct. i aaret 1900 samt resp. 13.3 pct. og 8.37 pct. i aaret 1899.

Første plads i fragtfarten indtoges i aaret 1901 ligesom det foregaaende aar af tyske fartøier, som i antal udgjorde 27.83 pct. og i drægtighed 26.22 pct. af de til distriktet ankomne fartøier. Derefter kommer danske fartøier med resp. 12.91 pct. og 20.49 pct. samt russiske fartøier med resp. 16.08 pct. og 11.37 pct.

Af samtlige til distriktet ankomne fartøier ankom til Riga 1 464 fartøier dr. 909 206 tons, til Libau 1 321 fartøier dr. 605 688 tons, til Pernau 93 fartøier dr. 51 902 tons og til Windau 169 fartøier dr. 92 330 tons.

Fra Norge ankom til distriktet med ladning 15 norske fartøier dr. 3 494 tons og 6 svenske dr. 1 446 tons. Til Norge afgik med ladning 16 norske fartøier dr. 4 647 tons samt 39 svenske fartøier dr. 12 639 tons.

Af de til distriktet med ladning ankomne norske fartøier medførte 41 fiskevarer, 29 stenkul og kokes, 15 farvetræ, 11 kridt og sten m. m., 7 coprah 3 superfosfat, 3 svovlkis, 2 salt, 2 stykgods, 1 harpiks, 1 korkbark, 1 cikori og 1 trælast. Af de fra distriktet afgaaede norske fartøier udførte 83 trælast, 60 korn, malet og umalet, 10 oljekager, 8 stykgods, 6 lin, 2 æg og 1 ler.

Af de med ladning fra fremmede lande ankomne norske fartøier ankom i aaret 1901 fra Storbritannien 59, Mexico 13, Danmark 7, Nederlandene 7, russiske havne ved Sortehavet 3, Fijiøerne 3, Argentina 2, Tongaøerne 2, Portugal 1 og Samoaøerne 1. Til følgende fremmede lande afgik norske fartøier med ladning: til Storbritannien 73, Nederlandene 21, Frankrige 14, Danmark 13 Tyskland 13 og Belgien 6.

Fragter noteredes til følgende beløb: bord og planker pr. standard: tyske Østersjøhavne rmk. 18—20 om vaaren, 18 om sommeren og høsten, tyske Nordsjøhavne rmk. 25 alle tre aarstider, Belgien resp. frcs. 22—28, 23—30 og 20—26, Nord-Frankrige resp. frcs. 28—35, 30—34 og 28—30, det vestlige Frankrige frcs. 40 om sommeren, Englands østkyst resp. 18—22 sh. 6 d, 16—21 sh. og 17—24 sh., Englands sydkyst 25, 26 og 26 sh., Englands vestkyst 30—32 sh. 6 d alle tre aarstider, kulhavne i Bristolkanalen 30 sh., 27 sh. 6 d og 27 sh. 6 d, Holland h. fl. 11—14½, 10—13 og 11—12. Bjelker pr. load: Englands østkyst 7 sh.—9 sh., 5 sh. 9 d—6 sh. 6 d og 6 sh.—6 sh 6 d, Englands sydkyst 8 sh. 6 d—10 sh., Englands vestkyst 10 sh., kulhavne ved Bristolkanalen 9 sh. alle tre aarstider. Lægter pr. favn: Englands østkyst 30 sh.—40 sh., 25 sh.—32 sh. og 27 sh. 6 d—35 sh., Englands sydkyst 40 sh.—45 sh., Englands vestkyst 45 sh. og kulhavne i Bristolkanalen 50 sh. alle tre aarstider. Aspevirke pr. kubikfod: Øst-Sverige 18—22 øre om vaaren og sommeren, vestlige Sverige 18—20 og 18—26 øre, Norge 20—22 og 18—20 øre, tyske Østersjøhavne pf. 20—22 og 18—20 samt tyske Nordsjøhavne pf. 25, 23—25 og 23. Rug pr. 2 000 kg.: Sveriges østkyst rmk. 12, 10—12 og 10—12, Sveriges sydkyst rmk. 12—14 alle tre aarstider, Sveriges vestkyst rmk. 14—16, 12—14 og 12—14, Norge rmk. 14—16, 10—12 og 11—13, Danmark rmk. 15—16, 12—14 og 11—13. Havre pr. quarter à 320 lbs.: Englands østkyst 9 d—1 sh. 1½ d, 9 d—1 sh. og 9 d—1 sh., Englands vestkyst 1 sh. 3 d om sommeren, Belgien 9 d—1 sh. og Holland 9 d—1 sh. alle tre aarstider. Hamp og lin pr. ton: Sveriges østkyst rmk. 20—25, Sveriges vestkyst rmk. 25—30, Norge rmk. 25—30, 25—35 og 25—35, Englands østkyst 17 sh. 6 d—22 sh. 6 d, 15 sh.—17 sh. 6 d og 14 sh.—17 sh. 6 d, Belgien frcs. 17—21, 17—20 og 18—20 samt Nord-Frankrige frcs. 17—21, 17—20 og 18—20. Oljekager pr. 2 000 kg., Sverige rmk. 12—14, 11—13 og 11—13, tyske havne rmk. 10—13, 10—12

og 10—12, Englands østkyst 6 sh.—7 sh., 6 sh.—7 sh. og 6 sh.—7 sh. 6 d, Belgien frcs. 7½—9, 7½—9 og 7—8 samt Nord-Frankrige frcs. 7½—9, 7½—9 og 7—8.

Konjunkturerne for fragtfarten paa distriktet har i det forløbne aar været mindre lønnende; ofte havde hertil ankomne fartøier vanskelig for at erholde udfragt, og naar det sluttelig lykkedes dem at erholde saadan, var dette ofte til betydelig reducerede fragtbeløb. Fordelagtigst har skibsfarten stillet sig for de i regulær fart eller i maanedsfragt trafikerende fartøier. Desuagtet har den baltiske handelsflaade fortsat at vokse. Af dampskibe kom der til nogle under foregaaende aars bedre konjunkturer for skibsfarten bestilte. Efter afdrag af de i aaret 1901 forliste eller til udlandet solgte seilfartøier er Østersjøprovinsernes seilflaade i aarets løb forøget med 27 fartøier dr. 3 329 tons, hvilke samtlige, med undtagelse af et, er bygget paa baltiske verfter.

I sidstnævnte antal indbefattes ikke fartøier, som er under 100 tons og alene er kystfarere. Byen Rigas rederi omfattede ved slutningen af aaret 1901 ialt 21 sjøgaaende dampfartøier dr. 20 020 reg.-tons, 98 bugser- og floddampskibe dr. 1 692 tons samt 211 seilfartøier dr. 52 911 tons eller tilsammen 330 fartøier dr. 74 623 tons.

Indførselen til distriktet af norsk og svensk sild i aaret 1901 udgjorde 41 982 tønder mod 50 575 tønder i aaret 1900 og 68 065 tønder i aaret 1899. Deraf indførtes i aaret 1901 til Riga 25 136 tønder, til Libau 15 526 tønder og til Windau 1 320 tønder, hvorimod der til Pernau ingen indførsel fandt sted. Indførselen af norsk sild til distriktet opgik til 41 919 tønder mod 50 572 tønder i aaret 1900 og 62 253 i aaret 1899. Af norsk sild indførtes til Riga 25 073 tønder samt til Libau og Windau de ovenfor angivne kvantiteter. Af svensk sild indførtes alene 63 tønder til Riga. Den til Riga fra Norge indførte sild udgjorde det sidstforløbne aar 11 590 ¼ tønde fedsild, 11 457½ tønde vaarsild og 250½ tønde slosild mod resp. 12 562¼, 14 713¼ og 370¾ tønder i aaret 1900.

Af skotsk sild indførtes til Riga 45 917 tønder og til Libau 139 350 tønder eller tilsammen 185 267 tønder mod 161 603 tønder i aaret 1900 og 129 446 i aaret 1899.

Desuden indførtes i det sidstforløbne aar til Riga 25 tønder hollandsk sild.

Nedenstaaende tabel udviser, fra hvilke steder den til Riga indførte sild ankom, og de resultater, den gav efter vragningen.

Norsk sild.	Før vragningen. Tdr.	Efter vragningen. Tdr.	II. Tdr.	III. Tdr.	IV. Tdr.	Bedærvet. Tdr.
fra Bergen . .	10 729½	10 088½	8 884	1 204	½	—
„ Haugesund .	4 706	4 504	2 522½	1 980½	1	—
„ Kjøbenhavn .	4 246½	3 826⅞	2 838⅜	863½	125	22
„ Stettin . .	2 995¾	2 660⅝	2 232⅛	410	18½	—
„ Göteborg .	1 389	1 310	312	998	—	—
„ Libau . .	519	493½	368½	111	14	—
„ Lübeck . .	342	291¼	123¼	149	19	14
„ Hamburg .	145	123	105	19	—	—
Sum	25 072¾	23 297¾	17 385¾	5 735	178	36
fra Stavanger .	1 003½	forblevet uvraget.				
Overføres	26 076¼	23 297¾	17 385¾	5 735	178	36

	Før vragningen. Tdr.	Efter vragningen Tdr.	II. Tdr.	III. Tdr.	IV. Tdr.	Bedærvet. Tdr.
Transport	26 076 1/4	23 297 3/4	17 385 3/4	5 735	178	36
Svensk sild						
fra Stettin . .	63	63	—	63	—	—
Skotsk sild						
fra Stettin . .	7 879 1/2	7 715 1/8	5 616 7/8	2 081 1/4	17	16
„ Baltasound .	7 522	7 363 1/2	6 016 1/2	1 338	9	—
„ Yarmouth .	7 023	6 993 1/2	6 292 1/2	701	—	—
„ Fraserburg .	6 983	6 921 1/2	6 042 1/2	865	14	—
„ Leith . .	5 392 1/2	5 279 1/2	4 186 3/4	1 080 3/4	12	45
„ Grangemouth	4 327	4 217 7/8	3 244 1/4	967 5/8	6	3
„ Hamburg .	2 797 1/2	2 684 1/8	1 859 7/8	821 3/4	2 1/2	—
„ Libau . .	2 394	2 378 1/2	2 153 3/4	224 3/4	—	1
„ Peterhead .	671 1/2	665 3/4	606 3/4	59	—	—
„ Göteborg .	635	617	—	487	130	3
„ Hull . . .	195	194	191	3	—	—
„ Bremen . .	75	75	54	21	—	—
„ Petersburg .	22	21 1/2	10	11 1/2	—	—
Sum	45 917 1/2					
„ Yarmouth .	1 300 1/2	} forblevet uvraget.				
„ Hamburg .	149					
Sum	47 367	45 126 7/8	36 274 3/14	8 661 5/8	190 1/2	68
Hollandsk sild						
fra Libau . .	25	24 3/4	20 3/4	4	—	—
Totalsum	73 531 1/4	68 513 3/8	53 681 1/4	14 463 5/8	368 1/2	104

Følgende priser, deri indbefattet told og øvrige omkostninger, noteredes i Riga paa nedennævnte sorter sild: vaarsild, stor, middels og liden, i april—mai rub. 15—16 à 16 1/2, i december rub. 12—13, norsk slosild KKKK i april—mai rub. 16—17, norsk fedsild KKK i april—mai rub. 23—25 og december rub. 24 1/2—25 1/2, KK resp. rub. 21—22 og 22 1/2—23 1/2, K resp. rub. 19—21 og 21—22, MK resp. rub. 15—17 og 17—18 1/2, M resp. rub. 12—14 og 13—15, skotsk sild matties resp. 19—20 og 18—19, full resp. rub. 22—23 og 22—23 1/2, Yarmouthsild matties resp. rub. 16—19 og 19—20 samt full resp. rub. 19—21 og 20—21.

Ved udgangen af aaret 1901 opgaves beholdningerne af sild i Riga at være 20 275 tønder, hvoraf 9 372 tønder norsk sild og 10 903 tønder skotsk samt i Libau 20 000 tønder, hvoraf 1 000 tønder norsk sild og 19 000 tønder skotsk.

Totalindførselen af sild i aaret 1901 eller 227 274 tønder oversteg foregaaende aars indførsel med 15 083 tønder samt middelindførselen for de fem aar 1897—1901 med 3 737 tønder.

Indførselen af norsk sild understeg saavel udførselen i aaret 1900 med 8 653 tønder som middeltallet for nævnte fem aar, eller 64 142 tønder, med 22 223 tønder. Af svensk sild er indførselen saagodtsom ophørt. Indførselen af sild fra Skotland udviser mod aaret 1900 en forøgelse af 23 664 tønder og mod middeltallet for aarene 1897—1901, eller 152 361 tønder, en tilvekst af 32 906 tønder.

Af ovenanførte tabel angaaende de resultater, som er erholdt ved vragning af sild i Riga, fremgaar, at pakningen (fyldningen) i aaret 1901 har udgjort i middeltal for norsk sild 7.07 pct. og for skotsk sild 1.73 pct. mod resp. 8.33 pct. og 1.43 pct. i aaret 1900, resp. 7.73 pct. og 1.52 pct. i aaret 1899 samt resp. 9.08 pct. og 1.59 pct. i aaret 1898. Det er at haabe, at den forbedring, som i de senere aar har fundet sted i pakningen af norsk sild, vil vedblive at gaa jevnt fremad.

Angaaende indførselen forøvrigt samt udførselen skal redegjørelse, saasnart opgaver derover er blevet tilgjængelige, afgives i anden afdeling af aarsberetningen.

Honolulu.

Aarsberetning for aaret 1901 fra konsul H. W. Schmidt, dateret 11te marts 1902.

Den norske skibsfart i aaret 1901. Af norske skibe ankom i aaret 1901 til Honolulu fra fremmede lande med ladning 1 dampskib dr. 2 419 tons og 3 seilskibe dr. 3 061 tons, ialt 4 fartøier dr. 5 480 tons. Der afgik til fremmede lande med ladning 1 dampskib dr. 2 419 tons og i ballast 4 seilskibe dr. 4 559 tons. Bruttofragter for ankomne norske fartøier kr. 132 019.00, for afgaaede kr. 23 906,00.

Ingen svenske fartøier anløb i aaret 1901 konsulatdistriktet.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe kr. 455.13.

Medens det under den forhenværende hawaiiske republik var de oplyste racer, som havde den største indflydelse paa disse øer, saa er det, siden øerne kom under de Forenede Stater, den mere uvidende indfødte race, som er kommet til magten, og som paa grund af stemmeflerhed har overvegten med hensyn til lovgivningen. Da i den sidste tid alle offentlige arbeider har lagt nede, saaledes bl. a. den i saa høi grad paakrævede udvidelse af Honolulus havn, har forretningslivet lidt et stort afbræk, og de faste eiendommes værdi er faldt betydelig, ligesom pengemarkedet er meget stramt. Kjøbmændene her, der næsten alle tilhører den hvide race, har imidlertid et optimistisk syn paa fremtiden, og øerne synes jo ogsaa at have gode chancer for at faa en stor fremtidig betydning som en vigtig centralstation i Stillehavet, især hvis der lægges en telegrafkabel hid, og endnu mere, naar Nicaraguakanalen bliver færdig.

Der er gjort meget for en udvidelse af sukkeravlingen paa øerne, og

høsten heraf anslaaes til ca. 290 000 tons. Af andre produkter kan nævnes ris og kaffe.

Da de Forenede Staters regjering har inddraget det herværende statistiske bureau, kan konsulatet iaar ikke som tidligere meddele nogen statistiske oplysninger.

Mexico.

Den norske skibsfart i aaret 1901.

Til Veracruz ankom fra andre lande med ladning 63 fartøier dr. 69 406 tons og i ballast 9 fartøier dr. 5 649 tons, ialt 72 norske fartøier dr. 75 055 tons, hvoraf dampskibe 69 dr. 73 501 tons, samt afgik med ladning 24 fartøier dr. 14 807 tons og i ballast 47 dr. 57 606 tons.

Til Tampico ankom med ladning 50 fartøier dr. 78 721 tons og i ballast 56 dr. 44 212 tons, ialt 106 norske skibe dr. 122 933 tons, alle dampskibe, samt afgik med ladning 69 fartøier dr. 60 872 tons og i ballast 37 dr. 62 061 tons.

Til Progreso ankom med ladning 62 fartøier dr. 53 352 tons og i ballast 34 dr. 38 598 tons, ialt 96 norske fartøier dr. 91 950 tons, hvoraf dampskibe 94 dr. 91 129 tons, samt afgik med ladning 90 fartøier dr. 88 555 tons og i ballast 7 dr. 4 037 tons.

Til Laguna de Términos ankom fra Norge i ballast 1 fartøi dr. 313 tons og fra andre lande med ladning 5 dr. 4 783 tons og i ballast 53 dr. 22 134 tons, ialt 59 norske fartøier dr. 27 230 tons, hvoraf dampskibe 8 dr. 10 907 tons, samt afgik med ladning 60 fartøier dr. 28 487 tons.

Til Coatzacoalcos ankom fra fremmede lande med ladning 23 fartøier dr. 20 399 tons og i ballast 4 fartøier dr. 2 800 tons; ialt 27 fartøier dr. 23 199 tons, hvoraf kun 2 seilskibe dr. 440 tons. Af fartøierne afgik 5 dr. 2 633 tons til fremmede lande med ladning, de øvrige i ballast.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 9 dr. 4 058 tons.

Erlagte konsulatafgifter ved vicekonsulsstationerne:

	Af norske skibe.	Af svenske skibe.
Veracruz	kr. 3 048.28	kr. —
Tampico	„ 5 536.43	„ 102.96
Progreso	$ 2 103.10	$ 13.48
Laguna de Términos	„ 1 025.67	„ 71.92
Coatzacoalcos . .	kr. 1 199.79	kr. —

Heraf tilfaldt generalkonsulen $ 4 417.60.

Indhold: **Danmarks vareomsætning med udlandet i aaret 1901** s. 181. — **Honolulu** s. 191. — **Leith** s. 145. — **Mexico** s. 192. — **Riga** s. 186. — **Wellington (New Zealand)** s. 185. — **Wien** s. 179.

Johannes Bjørnstads bogtrykkeri.

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler m. m.
indkomne i aaret 1902.

Udgivet ved
No. 5. departementet for det indre, afdelingen for udenrigske sager, handel og sjøfart. **1902.**

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

Lübeck.

Aarsberetning for aaret 1901 fra t. f. generalkonsul A. R. Landström, dateret 25de marts 1902.

Den norske skibsfart i aaret 1901.

	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	5 577	11	4 828	24	10 405	16	6 864	-	-	16	6 864
Seilskibe	-	-	15	3 759	15	3 759	1	56	11	1 042	12	1 098
Sum	13	5 577	26	8 587	39	14 164	17	6 920	11	1 042	28	7 962
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	3	606	49	25 730	52	26 336	-	-	5	1 679	5	1 679
Seilskibe	6	303	31	6 058	37	6 361	-	-	1	69	1	69
Sum	9	909	80	31 788	89	32 697	-	-	6	1 748	6	1 748
Totalsum af ladede fartøier	22	6 486	106	40 375	128	46 861	17	6 920	17	2 790	34	9 710
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	3	1 287	-	-	3	1 287	3	797	8	4 031	11	4 828
Seilskibe	-	-	1	69	1	69	1	79	3	2 651	4	2 730
Sum	3	1 287	1	69	4	1 356	4	876	11	6 682	15	7 558
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	3	757	3	757	14	4 452	37	21 240	51	25 692
Seilskibe	-	-	1	69	1	69	20	3 830	17	2 553	37	6 383
Sum	-	-	4	826	4	826	34	8 282	54	23 793	88	32 075
Totalsum af ballastede fartøier	3	1 287	5	895	8	2 182	38	9 158	65	30 475	103	39 633

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr 578 152.00, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 27 465.00.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 2 273 dr. 410 198 tons, til hovedstationen 982 dr. 254 218 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen rmk. 771.60, ved vicekonsulsstationerne rmk. 2 338.04; heraf tilfaldt konsulskassen rmk. 1 940.62. Af svenske skibe ved hovedstationen rmk. 7 399.13, ved vicekonsulsstationerne rmk. 9 791.90; heraf tilfaldt konsulskassen rmk. 12 295.08. Ialt tilfaldt konsulskassen rmk. 14 235.70.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager rmk. 85.90, i svenske sager rmk. 1 415.90.

Den ugunstige forandring i den almindelige økonomiske tilstand i Tyskland, som indtraadte ved midten af aaret 1900, har i den paafølgende tid antaget en stadig skarpere karakter og har gjort sig merkbar inden næsten alle vigtigere grene af næringslivet.

For en del turde vel krigsuroligheder i Kina og Sydafrika ved sine indvirkninger paa store markedsomraaders konsumtionsevne være aarsagen til denne nedgang. Den hovedsagelige grund dertil ligger dog, som allerede antydedes i foregaaende aarsberetning, i en overproduktion paa det industrielle omraade, som hverken har taget nødvendigt hensyn til afsætningsmulighederne eller til producentens egen evne til at udholde den krise, som altid før eller senere indtræffer efter en over det normale forhøiet livlighed inden industri og handel.

Denne krise har imidlertid givet anledning til at konstatere, hvorledes grundvoldene for det tyske næringsliv nu er at anse som faste og sunde, samt at saaledes vigtige forudsætninger for gjenindtrædelsen af normale forholde i væsentlig grad allerede forefindes inden landet.

Som vigtige bærere af landets økonomiske opgaver har de tyske sjøstæder naturligvis ikke kunnet undgaa at føle indflydelsen af de daarlige tider. Men om ogsaa paa adskillige omraader tab er lidt og modgang indtruffet, maa dog konstateres, at i det store taget har saavel Lübeck som distriktets havnestæder forøvrigt kunnet glæde sig ved økonomisk fremgang og livlig rørelse. Som bevis herpaa kan, hvad specielt Lübeck angaar, blandt andet fremhæves den stadig livligere trafik paa Elbe-Travekanalen, beslutningen om at bygge en ny kostbar banegaard, den stadig fremadskridende udvikling af byens havneomraade og forbedringen af indseilingen hertil, det allerede paabegyndte jernbaneanlæg til Schlutup, beliggende ved Trave mellem Lübeck og Travemünde og bekjendt for sin blomstrende fiskeberedningsindustri, samt sluttelig den anseelige udvikling af byens skibsrederi, som fra 8 793 reg.-tons i aaret 1899 nu omfatter 17 176 reg.-tons.

Hvad særskilt angaar trafiken paa Elbe-Travekanalen, som for alvor tog sin begyndelse den 2den marts d. a., har den i almindelighed svaret til de rimelige forhaabninger, man under de forhaandenværende forholde har gjort sig

med hensyn paa den videre udvikling. I begyndelsen af sæsonen kunde til og med ikke tilstrækkeligt pramrum skaffes for de ladninger, som ankom sjøveien til Lübeck for videre befordring paa kanalen. Først efterat de nordiske Østersjøhavne var blevet aabnet for sjøfarten, og de for disse havne bestemte ladninger af massegods, saasom salt, gjødningsstoffe, feltspat, gibs, brunkul m. m., begyndte at ankomme fra det indre af Tyskland, kunde der skaffes lasterum for overfloden af de her ventende ladninger med de tilbagevendende kanalfartøier. Under de egentlige sommermaaneder holdt trafiken sig inden beskednere grænser, men mod høsten tiltog den atter og naaede sit højdepunkt i oktober. Resultatet af gjennemgangstrafiken fra Lübeck til Elben og omvendt udviser en fordobling sammenlignet med aaret 1900, kanalens første trafikaar. Men herved er dog at merke, at vandstanden i Elben ikke i aaret 1901 saaledes som nysnævnte aar i længere tid lagde hindringer i veien for trafiken. Paa den anden side bør bemerkes, at kanalen sandsynligvis vilde havt en langt større indtægt af trælast, om ikke de trykkede forholde i Sachsen havde lagt hindringer iveien for forretninger paa dette land. Tyngdepunktet i trafiken paa Elben laa i vareombyttet med Hamburg, samt blandt andre Elbhavne fornemlig med Magdeburg, Schönebeck, Riesa og Aussig. Paa grund af de af konkurrencehensyn tilveiebragte fragtnedsættelser paa jernbanen Hamburg—Lübeck viste imidlertid trafiken paa Hamburg, der hovedsagelig omfatter kaffe, petroleum, bomuld, hvedemel, jernbaneskinner, raakobber, bord og planker, jern og tjære, ingen nævneværdig fremgang. Trafiken paa ruten Lübeck—Magdeburg og andre Elbhavne kom egentlig herværende speditionsforretninger tilgode, idet den formidlede udførselen til de nordiske lande af masseartikler og som returfragt optog produkter fra nordiske og tyske Østersjøhavne.

Endnu savnes dog en af de vigtigste forudsætninger for, at kanalen skal blive den hovedaare, som man har tænkt sig at skulle regenerere den gamle handelsstad og i nogen væsentligere grad gjenforskaffe den dens fordums betydning som saadan. Saalænge nemlig, som det s t o r e, hele landet berørende k a n a l s p ø r g s m a a l endnu venter paa sin løsning, savnes denne forudsætning. Det af den preussiske regjering forrige aar fremlagte kanallovforslag angaaende bygning af en stor sjøkanal fra Rhinen til Elben, istandbringelse af en skibsled for store sjøgaaende fartøier fra Stettin til Berlin, fuldbyrdelsen af en vandvei mellem Oder og Weichsel, udbedring af skibsleden paa Warthe, regulering af nedre Oder samt forbedring af forholdet paa nedre Havel og Spree, har endnu ikke opnaaet at erhverve sig tilstrækkelige sympathier hos rigsdagen. Man haaber imidlertid med god grund, at forslaget inden en ikke altfor fjern fremtid skal komme til virkeliggjørelse, og det kan ikke negtes, at Lübeck, støttet paa den ved Travekanalen aabnede forbindelse med Elben, bør være kaldet til at profitere af alle de gunstige forholde, som opstaar af en kanalforbindelse Rhinen—Weser—Elben og Elben—Donau.

L ü b e c k s e g e n s k i b s f a r t paa Østersjøen og andre større farvande opnaaede ikke forgaaende aars dimensioner. Desuagtet og skjønt i særdeleshed trælastfragterne, som spiller en betydningsfuld rolle for byens redere, var yderst lave, kan det dog ikke siges at disse, særlig paa de regelmæssige dampfartslinjer, gjorde særdeles daarlige forretninger. Istedetfor den formindskede tilførsel af trælast kom forøget kornimport, og i stedet for formindsket udførsel af maskiner, grove jernvarer o. l. traadte massegods fra Elbentrakterne.

**

Hele sjøfarten paa Lübeck inkl. Travemünde og Schlutup fremgaar af følgende tabel, som udviser de ankomne fartøier aarene 1901 og 1900. (Opgaverne er toldvæsenets).

1 ton = 2.83 kbm.	1901. Antal.	1901. Drægtighed. i kbm.	1900. Antal.	1900. Drægtighed i kbm.
Tyske fartøier . . .	1 190	551 219	1 133	509 063
Svenske —	961	597 368	1 105	621 780
Danske —	227	116 643	267	126 753
Russiske —	192	184 254	252	240 907
Norske —	43	43 977	37	41 420
Engelske —	12	18 716	15	24 616
Hollandske —	8	1 451	8	4 732
Belgiske —	—	—	3	5 766

Fragtmarkedet kunde naturligvis ikke undgaa at influeres merkbart af det tryk, som hvilede over forretningslivet i almindelighed i aaret 1901. Allerede ved aarets begyndelse noteredes meget lave fragtrater, som dog gik end yderligere ned, og de formaaede — stik imod alle tidligere erfaringer — kun undtagelsesvis atter at hæve sig mod aarets slutning. For planker og bord betaltes fra sydsvenske havne, Karlskrona—Vestervik med seilfartøi udpaa vaaren 9 à 10 øre pr. kbf., under sommeren 8 à 9 øre, under høsten 8 øre; fra Norrköping om vaaren 11 øre, under sommeren $9^1/_2$ à 10 øre, under høsten $8^1/_2$ à 9 øre pr. kbf.; fra Gefle under sommeren m. 20 à 21 pr. std. = 165 kbf., under høsten m. 18 à 19; fra havne inden Söderhamns, Hudiksvalls, Sundsvalls, Hernösands og Örnsköldsviks distrikt under sommeren m. $20^1/_2$ à $22^1/_2$ pr. std., under høsten m. $18^1/_2$ à 20. Dampfartøi m. 1 à $1^1/_2$ høiere. Fra Umeå betaltes m. 22 à 24 pr. std., fra Haparanda m. 25 à 27; for spærrer fra Piteå—Skellefteå betaltes i fragt kr. 3.75 à 4.25 pr. $31^1/_2$ kbf. Tøndestave betingede fra Halmstad m. 3 à $3^1/_4$ pr. kbm.; gadesten fra Lysekil m. 4 à $4^1/_2$, fra Karlskrona m. $3^3/_4$ à 4 pr. ton. For kul betaltes med dampskib fra England 4 sh. 3 d à 5 sh., fra Skotland 6 sh. 9 d à 7 sh.; for pitchpine fra Pensacola betaltes £ 5. 4. 0 à £ 5. 10. 0. For fersk sild, hvoraf nogle dampskibsladninger ankom mod slutningen af aaret, betaltes fra Strömstad m. $1^1/_4$ à 2 pr. kasse.

Med rute-dampere betaltes fra Stockholm og Kalmar pr. 1 000 kg., for færdige døre m. 12, saltede huder kr. 8 à 9, tørrede do. kr. 14 à 16, jern kr. $4^1/_2$ à 7, jernrør kr. 6 à 7, jerntraad kr. $4^1/_2$ å 5, klude kr. 8 à 10, renhuder kr. 28, laks kr. 4 à 6 pr. kasse, fyrstikker kr. 1.20 pr. kiste, bord og planker m. 17 à 19 pr. std., stav m. 18 à 20 pr. do., lister m. 20 pr. do.; fra Göteborg, Varberg og Halmstad pr. 1 000 kg. for tyttebær kr. 15., jern kr. 6, jernrør kr. 6, sten kr. 12, døre m. 12, fersk sild kr. 1.50, pr. kasse, saltet kr. 1 pr. tønde, fyrstikker kr. 1 pr. kiste; fra Malmø for fyrstikker kr. 0.50 pr. 100 kg., kridt kr. 1 pr. fad, fersk sild kr. 1.20 pr. kiste, tyttebær kr. 12 pr. 1 000 kg., skind, tørrede, kr. 10 pr. 1 000 kg., saltede kr. 8 pr. do., fersk fisk kr. 1 à 1.50 pr. kasse.

Udfragter: For kainit og andre gjødningsstoffe betaltes:

	Til Danmark.	Vestl. og sydøstl. Sverige.	Norrland.
Under vaaren	m. $3^1/_2$ à 4	m. $3^1/_2$ à 4	m. 4 à $4^1/_2$
„ sommeren . . .	„ 4 à $4^1/_2$	„ 4 à $4^1/_2$	„ $4^1/_2$ à 5
„ høsten	„ $4^1/_2$ à $5^1/_2$	„ $4^1/_2$ à $5^1/_2$	„ $5^1/_2$ à 7

For ler til Rusland under sommeren m. $3^1/_2$ à $4^1/_2$, høsten m. $5^1/_2$ à 7. For poteter under høsten til Norrköping m. $4^1/_2$ à 5, Stockholm m. 4 à $4^1/_2$, Gefle m. $4^1/_2$ à 6. For ler og flusspat til Göteborg under sommeren m. $3^1/_2$ à 4, høsten m. 4 à $4^1/_2$.

Trælastforretningerne led kanske mest af den almindelige økonomiske depression. Store lagerbeholdninger fandtes ved aarets begyndelse, og som følge af en ret streng vinter laa byggevirksomheden længe nede, hvilket forhalede afsætningen. Men heller ikke efter vinterens ophør blev forretningerne livligere. Den økonomiske tilbagegang i jern- og kuldistrikterne samt bankkracher bidrog sit hertil; og da man almindelig antog, at exportørerne vilde reducere sine priser, kjøbtes blot det aller nødvendigste. Følgen af denne træghed i omsætningen blev nedgang i salgspriserne, og skjønt der allerede ved sjøfartens aabning skeede salg med virkeligt tab, saa kunde til og med de billige priser ikke forhindre, at en betydelig del af de gamle lagere endnu var urealiserede, da de nye sendinger indtraf. Ogsaa i løbet af sommeren og høsten var afsætningen slæbende, men da indførselen af svensk vare, tilsammen 37 334 std., var ca. 8 700 std. og anden udenlandsk vare ca. 25 000 std. under foregaaende aars, blev lagerbeholdningerne ved aarets slutning normale, i adskillige dimensioner til og med mindre, end vanligt.

Som følge af de træge konjunkturer saa exportørerne sig nødsagede til at nedsætte sine priser betydelig, paa gran med lige til 25 à 35 m. pr. std. Furu, særskilt sorteret Gefle- og Söderhamnsvare, holdt sig derimod til en begyndelse næsten paa fjoraarets basis, men gik siden ned til 10 à 12 m., usorteret sank 30, 40 lige til 50 m., saaat i det forløbne aar visse dimensioner af furu blev solgt billigere end gran. Mod slutningen af sommeren lykkedes det imidlertid exportørerne ved sammenhold at forhindre yderligere prisfald og til og med at bringe prisen op omkring 5 m.

Forretningerne i sydsvenske bord var normale med faste priser. Man klager dog almindelig over, at bredere dimensioner bliver stadig vanskeligere at erholde. Store kvantiteter pitch-pine indførtes derfor direkte fra de Forenede Stater med seilfartøi. Som følge af de lave fragter trykkedes noteringerne ned og afsætningen gav ingen fortjeneste. Svenske kvadratspærrer faldt yderligere i pris, og alene visse dimensioner havde afsætning. Af finske bjelker og spærrer var tilførselen saa ringe, at tilgangen ikke dækkede behovet. Finske tøndebord fandtes endnu ved aarets slutning i betydelige mængder i beholdning fra aaret 1900.

Fra en kjøbmand paa pladsen er følgende prisopgaver meddelt:

For furu, god Söderhamnsvare, betaltes:

9″ usorteret m. 235;

	Ia	IIa	IIIa	IVa	Usorteret.
8″	m. 280	m. 240	m. 175	m. 160	m. 180

	Ia	IIa	IIIa	IVa	Usorteret.
7″	m. 270	m. 230	m. 160	m. 145	m. 170
6″	„ 260	„ 220	„ 150	„ 135	„ 150
5″	„ 215	„ 175	„ 115	„ 110	„ 135
4″ à 4½″ . .	„ 210/200	„ 180/170	„ 100/90	„ 95/85	„ 110/100

Priserne gik længere frem paa aaret ned med 20 m. pr. std.

For usorteret gran, bedste vare, betaltes 9/11″ m. 185—170, 8″ m. 145, 7″m. 140, 6″ 135 à 125, 5″ 120 à 100, 4″ 100—90.

Under sommeren var priserne lave og vaklende, ladninger solgtes 20 m. og endnu mere under ovenstaaende noteringer.

Kvantiteten af indførte ukantede bord oversteg ikke foregaaende aars. Særlig savnes 9″ brede bord. Priserne var de samme som i aaret 1900.

14 fods 1¼, 1½ 9 m. 1.50 pr. kbf.	12 fods 1¼, 1½ 9 m. 1.45 pr. kbf.
„ 8 „ 1.30 —	„ 8 „ 1.25 —
„ 7 „ 1.25 —	„ 6/7 „ 9.75 à 6.50
„ 6 „ 1.20 —	pr. tylvt.

Af finhuggen vare importeredes ikke saa meget som foregaaende aar. Priserne stillede sig i 37 à 44 pf. pr. kbf. f. o. b.

Udsigterne for det nys paabegyndte aar er ikke synderlig gunstige, men dog meget bedre end for aaret 1901. Lagrene er nemlig mindre og staar ikke saa dyre, penge er billigere, og man begynder at røre sig baade inden industrien og byggevirksomheden.

Men om udsigterne for den nærmeste fremtid kunde give rum for forhaabninger om bedre konjunkturer, ser det dog mere truende ud, om man kaster blikket noget længere ud over den tid, som forestaar. Det til rigsdagsbehandling foreliggende nye toldtarifforslag retter, som bekjendt, en alvorlig trudsel mod visse hidindtil særdeles kurante frembringelser af det nordiske, specielt det svenske bygningssnedkeri. Importen til Tyskland af denne vare, som i det sidste aar for Sveriges vedkommende gik op til en værdi af 2½ mill. kroner, turde næsten umuliggjøres, om den foreslaaede toldforhøielse fra 3 til 10 mark pr. 100 kg. kommer istand. Eiendommelig nok har Lübecks handelskammer, som i lighed med de øvrige repræsentationer for de frihandelsvenlige nordtyske havnestæder i lange betænkninger har udtalt sig mod tarifforslagets prohibitive bestemmelser i almindelighed, fundet at burde tiltræde den foreslaaede toldforhøielse paa visse trælastartikler, særlig vinduesrammer, døre, trapper og dele deraf, „eftersom", heder det, „fabrikationen deraf inden landet, der nu havde at udholde en svær konkurrance med udlændinge, under forudsætning af skjærpede toldsatser ganske vist turde komme til væsentlig at ophjælpes, delvis ogsaa først derigjennem kaldes til virkeligt liv".

Jernmalm. Den totale indførsel af svensk jernmalm til Tyskland turde, tiltrods for jernindustriens trykkede stilling, have opnaaet omtrent samme zifre som i aaret 1900. Den over Lübeck indførte kvantitet opgaar til omkring 15 000 tons mod 10 000 tons foregaaende aar, og expederedes største delen deraf via Elbe-Travekanalen videre til det indre af landet.

Jern og staal. Ogsaa heraf synes exporten at have holdt sig paa samme høide som foregaaende aar, hvilket nu ansees som ret tilfredsstillende i betragtning af de daarlige konjunkturer i almindelighed og specielt inden den

jernindustri i Tyskland, som fortrinsvis forædler svenske raaprodukter og halvfabrikater. De ved midten af forrige aar indtraadte faldne priser har endnu ikke vist nogen tendens til stigning, og der turde kunne være spørgsmaal om, hvorvidt nedgangen endnu har naaet sit laveste punkt. Priserne stillede sig saaledes: rujern m. 12.75 à 11.50, smeltestykker m. 18 à 15, bessemer- og martinstaal m. 25 à 21, stangjern m. 22.50 à 19.50, jerntraad m. 24.50 à 21.50, jernmalm m. 1.65 à 1.55; alt pr. 100 kg. cif. Lübeck.

Sild. Forretningerne i saltet sild stillede sig ligesaa ugunstig som foregaaende aar. Under vaaren var afsætningen slæbende, og da endelig i juli den første skotske sommerfangst, der gav en fed, velsmagende vare, ankom, indtraf en saa overordentlig høi temperatur, at varen i mange tilfælde blev udskjæmt. Den første tyske fangst var af holdbar, god kvalitet, og var gjenstand for sterk efterspørgsel, men gav ringe udbytte, saaat der snart atter maatte gribes til skotsk vare. Forraadene her bestaar nu af tysk, hollandsk og skotsk vare, som er fanget under høsten.

Tysklands andel i sildefisket fremgaar af følgende zifre for de sidste 4 aar:

Aar.	Antal fiskefartøier.	Tønder fanget vare.	Værdi i m.
1898	90	128 758	3 862 740
1899	110	72 515	2 175 450
1900	118	120 876	3 626 280
1901	124	167 815	5 034 450

Denne fangst rækker dog ikke paa langt nær til at fylde behovet. Indførselen af sild fra Norge, Sverige, Danmark, England og Holland opgik i

aaret 1899 til	353 797	dobbeltcentn.,	værdi m.	9 350 000
— 1900 „	265 541	—	— „	7 840 000
— 1901 „	401 257	—	— „	11 849 000

Kornforretningerne var under den første del af aaret ret livlige, og priserne paa rug og hvede steg ikke ubetydelig. Særlig den sidste havde god afsætning, dels i de nordiske lande, dels ogsaa i det indre af Tyskland, efterat det var blevet bekjendt, at vinterhveden paa store omraader var ødelagt af kulden i januar og februar. Heraf drog man til en begyndelse den slutning, at stor mangel paa hvede vilde opstaa ud paa høsten, men da imidlertid underretninger fra Amerika gav tilkjende, at en usedvanlig rig høst med sikkerhed var at forvente der, indsaa man, at hvedemangelen i Europa med lethed vilde udjævnes ved importen fra Amerika, og priserne sank lidt efter lidt. Ogsaa for rug, som havde god efterspørgsel til i mai, gik siden priserne ned som følge af bedre veir og høstudsigter. Som følge af den udmerkede poteteshøst i Mecklenburg udviklede der sig en ganske livlig export af poteter til Sverige saavel fra Lübeck som fra Wismar og Rostock. Men da kjøberne ikke kunde formaaes til at betale den forønskede pris, turde denne forretning ikke have levnet stort udbytte.

Med hensyn til Lübecks industri er at bemerke, at denne ligesom handelen betydelig mindre end paa de fleste andre steder i Tyskland afficeredes af de trykkede tider. Inden en og anden branche kan man til og med sige, at forretningerne har gaaet bra og opfordret til udvidelse. Pladsen eier ogsaa naturlige betingelser for fremgangsrig drift af adskillige industrier. Saaledes

har Henry Kochs skibsverft havt betydelige arbeider baade med nybygninger og med reparationer. En bugserdamper og 7 lastedampere dr. tilsammen 19 000 tons er i aarets løb gaaet af stabelen; 5 lastedampere dr. 10 800 tons staar ved aarets begyndelse under bygning. Verftets flydedokker anvendes af 126 fartøier.

Fiskeberedningen, som har sit centrum i det nærliggende Schlutup, har tiltaget. Tilførselen af engelsk sild for dette øiemed er øget. Af svensk s. k. vadsild, som ikke forekom i aaret 1900, indtraf i Schlutup større partier. Ogsaa fersk sild fra Holland synes at skulle begynde at anvendes til røgning. Efter færdigbyggelsen af den nu paabegyndte jernbane Lübeck—Schlutup turde den omtalte industrigren komme til at antage betydelige proportioner.

Havneforholdene. Lübecks handelskamre, der har at varetage forvaltningen af de anstalter og indretninger, der skal lette og fremme godstrafiken i havnen, er for nærværende sysselsat med reguleringen af en ny ordning for det i forbindelse hermed staaende betjeningsvæsen. Denne regulering gjælder saavel alle bestemmelser angaaende godsets lagring i kjøbmandsforeningens magasin og vareskur som opsigten med den gjennemgaaende godstrafik. Behovet for nye bestemmelser er opstaaet ved byens tiltagende skibsfart, som stiller større krav end tidligere paa afviklingen af og tilsynet med godstrafiken i sjøhavnen. Nye med gode indretninger forsynede havnekaier er bragt istand; den nye havn for indlandssjøfarten, eller den s. k. kanalhavn, hvor kjøbmandsforeningen ligeledes har anlagt en ny losnings- og lasteplads, er traadt i umiddelbar forbindelse med sjøhavnen, og siden forrige aar er ogsaa den s. k. „Umschlagshafen", som specielt er bestemt for omladningen mellem sjø- og Elbefartøierne, aabnet for trafiken. Taxten for de s. k. skriverpenge („Schreibgeld") kommer i visse tilfælde til at forhøies noget, uden at dog, som det forsikres, nogen merkbarere forøgelse i trafikomkostningerne er at befrygte.

Forøvrigt er anordningerne inden Lübecks forskjellige havneafdelinger blevet forsynet med adskillige forbedringer. Det store lagerhus arbeider med flytbare, hydrauliske kraner. Den ene af de staten tilhørende kraner løfter lige til 40 tons.

Som forberedende forholdsregel for at fremkalde en livlig import af svensk granit, for hvilken industri gode forudsætninger findes paa pladsen, har handelskammeret nu, ifølge meddelelse til generalkonsulatet, gjort sig til opgave at søge at bringe istand en bekvem oplagsplads for denne vare. Generalkonsulatet haaber senere at faa anledning til at komme tilbage til dette spørgsmaal. Men heller ikke inden dette er blevet definitivt ordnet, behøver imidlertid spekulanter at anse sig hindret i at indlede forretninger i granit paa Lübeck, da handelskammeret, ifølge meddelelse til generalkonsulatet, gjerne stiller sin indflydelse hos senatet til deres tjeneste, som forinden den tid kan komme til at behøve oplagsplads, og med fornøielse modtager og besvarer forespørgsler i denne henseende. Det falder af sig selv, at den plads, som være sig definitivt eller til en begyndelse provisorisk bliver anvist, for hensigten faar en beliggenhed, som lemper sig ikke blot for forretning paa pladsen, men tillige bekvemt egner sig for varens omladning og videre transport paa kanal eller jernbane.

I betragtning af fyrene ved Travemündes nuværende relativt ringe lysvidde har handelskammeret for egen regning taget initiativ til istandbringelse af et mere tidsmæssigt fyrapparat. Der er grund til at haabe, at denne

nødvendige reform, som i sidste instans beror paa senatets afgjørelse, ikke skal komme til at lade altfor længe vente paa sig.

Skibsfarten.

Den norske skibsfart paa distriktet havde i aaret 1901 følgende omfang:

		Antal.	Tons.
Ankomne:	fra Norge med ladning . . .	22	6 486
„	— i ballast	3	1 287
„	Sverige med ladning . . .	15	894
„	— i ballast	—	—
„	andre lande med ladning .	91	39 481
„	— i ballast . .	5	895
	tilsammen ankomne	136	49 043
	(hvoraf dampfartøier 82 dr. 38 785 tons).		
	Liggende over fra aaret 1900	2	533
	Indkjøbt for norsk regning .	1	278
	Sum	139	49 854
Afgaaede:	til Norge med ladning . . .	17	6 920
„	— i ballast	38	9 158
„	Sverige med ladning . .	3	189
„	— i ballast	30	12 451
„	andre lande med ladning .	14	2 601
„	— i ballast . .	35	18 024
	tilsammen afgaaede	137	49 343
	(hvoraf dampfartøier 83 dr. 39 063 tons).		
	Overliggende til aaret 1902 .	2	511
	Solgte for norsk regning . .	—	—
	Sum	139	49 854

Den norske skibsfarts fordeling paa distriktets havne i 1901 fremgaar af følgende tabeller:

Havn:	Seilskibe.		Dampskibe.		Tilsammen.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Lübeck	16	3 828	27	11 692	43	15 520
Apenrade	3	145	—	—	3	145
Cappeln	2	276	1	415	3	691
Flensburg	10	902	8	3 104	18	4 006
Hadersleben	1	60	1	190	2	250

Havn.	Seilskibe. Antal.	Seilskibe. Tons.	Dampskibe. Antal.	Dampskibe. Tons.	Tilsammen. Antal.	Tilsammen. Tons.
Heiligenhafen	2	241	—	—	2	241
Holtenau	—	—	—	—	—	—
Itzehoe	1	64	—	—	1	64
Kiel	7	767	21	10 996	28	11 763
Neustadt	2	97	3	1 454	5	1 551
Rendsburg	1	69	6	3 862	7	3 931
Rostock	3	1 261	9	4 200	12	5 461
Schleswig	—	—	2	697	2	697
Wijk	—	—	—	—	—	—
Wismar	6	2 548	4	2 175	10	4 723
	54	10 258	82	38 785	136	49 043
mod i 1900	79	15 734	81	30 324	160	46 058
„ i 1899	50	11 657	61	20 889	111	32 546
„ i 1898	91	18 075	54	21 108	145	39 183
„ i 1897	55	10 229	62	25 778	117	36 007

Nedenstaaende oversigt udviser forholdene mellem de forenede rigers skibsfart paa distriktet i aarene 1900 og 1901.

Norske fartøier:

	1900. Antal.	1900. Tons.	1901. Antal.	1901. Tons.	Forøgelse + Formindskelse ÷ Antal.	Forøgelse + Formindskelse ÷ Tons.
Ankomne fartøier med ladning	143	41 255	128	46 861	÷ 15	+ 5 606
I ballast	17	4 803	8	2 182	÷ 9	÷ 2 621
Sum	160	46 058	136	49 043	÷ 24	+ 2 985
Afgaaede fartøier med ladning	41	11 776	34	9 710	÷ 7	÷ 2 066
I ballast	121	37 389	103	39 633	÷ 18	+ 2 244
Sum	162	49 165	137	49 343	÷ 25	+ 178

Svenske fartøier:

	1900. Antal.	1900. Tons.	1901. Antal.	1901. Tons.	Forøgelse + Formindskelse ÷ Antal.	Forøgelse + Formindskelse ÷ Tons.
Ankomne fartøier med ladning	2 204	394 151	2 096	381 795	÷ 108	÷ 12 356
I ballast	134	21 927	113	15 535	÷ 21	÷ 6 392
Sum	2 338	416 078	2 209	397 330	÷ 129	÷ 18 748

	1900.		1901.		Forøgelse +. Formindskelse ÷.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Afgaaede fartøier med ladning	1 008	239 947	906	226 018	÷ 102	÷ 13 929
I ballast	1 340	179 325	1 328	176 045	÷ 12	÷ 3 280
Sum	2 348	419 272	2 234	402 063	÷ 124	÷ 17 209

Indseilede bruttofragter udgjorde for:

		1901.	1900.	1899.	1898.
Ankomne norske fartøier	kr.	578 152	718 199	523 930	545 074
Afgaaede „ —	„	27 465	61 458	16 750	17 688
Ankomne svenske —	„	2 451 678	2 871 698	2 418 599	2 252 246
Afgaaede „ —	„	932 936	1 027 181	1 121 957	818 405

Den norske skibsfart viser, hvad tonnage angaar, en liden stigning i sammenligning med aaret 1900, og dette skjønt den i sidstnævnte aar af det Sønden-fjelds-Norske Dampskibsselskab i Kristiania paabegyndte dampskibslinje Kristiania—Lübeck allerede i juli 1901 maatte indstilles grundet mangel paa fragtgods.

Aarsagerne til, at dette foretagende, hvoraf man ventede sig adskilligt for udviklingen, hovedsagelig af Lübecks export paa Norge, men ogsaa vice versa, ikke kronedes med held, mener man her paa pladsen ligger mindre i manglende forudsætninger hersteds for foretagendets rentabilitet, end deri, at fragtsatserne for denne rute sattes saa meget høiere end for ruten Hamburg—Kristiania, at derved fordelen af større transporter over Lübeck gjordes illusorisk. Lübecks handelskammer udtaler ogsaa i sin aarsberetning en livlig forhaabning om, at en regelbunden og lykkeligere direkte trafik herfra paa Kristiania snart vil komme istand, da saavel Lübecks i visse henseender gunstige geografiske beliggenhed som særlig dets udvidede forbindelser med Elben og med denne i forbindelse staaende vasdrag gjør en saadan trade helt naturlig.

Efter hvad der er anmeldt for generalkonsulatet, har i aarets løb 2 norske og 2 svenske fartøier lidt skibbrud i distriktets farvande.

Mønstringsforretninger: paa norske fartøier 25 paa- og 42 afmønstringer, paa svenske do. 200 paa- og 179 afmønstringer.

To rømningstilfælde fra norske fartøier er blevet anmeldt i aarets løb.

Opsparede hyrebeløb er ikke af nogen sjømand indbetalt for hjemsendelse.

Keiser Wilhelm-kanalen.

Gyldighedsterminen for den nu gjældende afgiftstarif udløber den 30te september d. a. I anledning heraf har bl. a. Kiels handelskammer havt at ytre sig angaaende den økonomiske indflydelse, kanalen har havt for det nærmest tilgrænsende omraade. I sin udtalelse herom har kammeret fremholdt, at det opsving, som unegtelig har fundet sted i trafiken, nærmest var at tilskrive de gunstige økonomiske konjunkturer under sidste del af 1890-aarene. Derved forøgedes værdien af den med kanalens anvendelse tilsigtede tidsbespa-

relse. Men i sammenhæng med den i den sidste tid indtraadte nedgang i fragterne var ogsaa anvendelsen af kanalen i betydelig grad aftaget. Rederierne søgte nu om muligt at indspare kanalafgifterne og lod fartøierne gaa omkring Skagen.

Hvad den nye kanaltarif angik, der inden aarets udgang vilde komme til at fastsættes, anbefalede kammeret først og fremst en uniform afgift af 30 pf. pr. reg.-ton, men om en saadan ikke akcepteredes, vilde man helst stemme for 50 pf. pr. ton for de første 200 tons, 40 pf. for de derpaa følgende 200—400 tons, 30 pf. for 400—600 tons, 20 pf. for 600—800 tons samt 10 pf. for hver ton over 800. Som bekjendt er den nu opkrævede afgift ved den almindelige gjennemfartstrafik for ladede fartøier 60 pf. pr. ton for de første 400 tons, for hver ton mellem 400—600 tons 40 pf., 600—800 tons 30 pf. og derover 20 pf. pr. ton, med 20 pct. rabat for tomme eller ballastede fartøier. Laveste afgift dog 10 mark.

Trafikens omfang fremgaar af følgende opgaver for aarene 1897—1901. Zifrene angiver h e l e trafiken, saaledes ikke bare den almindelige gjennemsnitstrafik (excl. den tyske krigsmarines fartøier), men ogsaa lokaltrafiken, hvilken sidste kun pleier, hvad tonnage angaar, at beløbe sig til mellem $^1/_6$ og $^1/_8$ af den førstnævnte.

Aar.	Ant. fartøier.	Nettotonnage.	Oppebørsel.
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	29 571	4 282 258	2 133 156
1901	29 650	4 150 000	2 100 000

N o r s k e o g s v e n s k e u n d e r s a a t t e r i n d e n d i s t r i k t e t.

Som bekjendt opholder der sig et ikke ringe antal personer fra Norge og Sverige, særlig af den kropsarbeidende klasse, inden dette distrikt. Nærmere at bestemme antallet deraf lader sig ikke gjøre. Den her førte nationalitetsmatrikel giver i denne henseende ingen oplysning, da dødsfald sjelden og hjemflytninger til fædrelandet aldrig kommer til generalkonsulatets kundskab. Heller ikke erholdes synderlig retledning af antallet af de aarlige fornyelser af nationalitetsbevis. Disse fornyelser er i de sidste aar gaaet op til noget over 200 aarlig. Herved er dog at merke, dels at som følge af mindre strengt gjennemført kontrol fra myndighedernes side inden visse landsdele langt fra alle i matrikelen indskrevne lader sine matrikelbevis fornye hvert aar, dels at mange af de 200 er gifte og familiefædre, hvorfor nævnte tal maaske burde flerdobles for at komme virkeligheden nærmere. Lübeck alene turde rumme flere end dette tal, da alene de hersteds inden træforædlingsbranchen sysselsatte nordmænd med familier, hvilke dog i forhold til de her bosatte svensker udgjør et mindretal, kan anslaaes til omkr. 75 personer. De fleste er imidlertid ansatte i tjeneste hos landbrugere og synes i almindelighed at være tilfredse med sin stilling, da de har jævn sysselsættelse aaret rundt. De af generalkonsulatet hjemsendte n ø d l i d e n d e personer (deri ikke iberegnet skibbrudne sjømænd), der i aaret 1901 opgik til et antal af 85 svensker og 6 nordmænd, har yderst sjelden tilhørt denne klasse, men har været mere eller mindre haandverksmæssig uddannede personer, som oftest paa maafaa har forladt hjemlandet for om muligt at erholde større arbeidsfortjeneste end hjemme, men paa grund af de daarlige tider ikke har havt lykken med sig.

Indførselen fra Norge til Lübeck i aaret 1901:

Fisk	decitons 29	Klude	decitons 11
Glas og glasvarer . . .	„ 4	Maskiner	„ 15
Horn (af kreaturer) . .	„ 69	Tran	„ 65
Huder, saltede	„ 118	Træ, arbeidet	„ 4
„ , tørre	„ 1 023	Uldgarn og uldvarer . .	„ 3
Jernvarer	„ 16	Vin (paa fad)	„ 24
Kulsyre	„ 27	Diverse varer	„ 107

Den samlede import fra Norge til Lübeck opgik til 1 537 decitons mod 1 606 decitons i aaret 1900.

Indførselen fra Sverige til Lübeck i aaret 1901.

Vareslags.		Vareslags.	
Affald (undtagen klude)	decitons 4 251	Maskiner	decitons 11 725
Blæk	„ 218	Pap og paparbeider .	„ 664
Bomuld og bomuldsvarer	„ 325	Papir og papirvarer .	„ 5 136
Bøger, plancheverker og billeder	„ 251	Sild, saltet	„ 735
Cement	„ 196	Skind af kalv, ren, faar og gjed . . .	„ 4 685
Fisk, fersk	„ 45 501	Smør	„ 161
„ , røget og saltet (undtagen sild) . .	„ 11	Sten, mur- („Klinker“)	„ 3 760
Horn (af kreaturer) .	„ 1 108	„ , ildfast . . .	„ 1 384
Huder, saltede . . .	„ 7 382	„ , slibe- m. m. . .	„ 215
„ , tørre . . .	„ 227	„ , arbeidet . . .	„ 97
Jern, skrab- . . .	„ 113	„ , gade-, kant- etc.	„ 105 176
„ , ru-	„ 41 190	Telegraf- og telefonapparater . . .	„ 2 132
„ , plader og blik .	„ 299	Tjære og beg . . .	„ 2 586
„ , stang-	„ 38 921	Trælast, lang- og rundvirke	„ 1 088
„ , baand- og traad-	„ 25 812	Trælast, bjelker og spærrer	„ 39 920
„ , arbeidet . . .	„ 8 568	Trælast, bord og planker	„ 1 021 627
Kobber i takker og skrab-	„ 833	Trælast, ved . . .	„ 18 231
Kurvmagerarbeider. .	„ 1 166	„ , arbeidet: fyrstikker uden brændsats	„ 3 784
Kridt, slemmet . . .	„ 12 653	Trælast, andre sorter	„ 62 320
Krebs	„ 362	Træmasse	„ 277
Kjød, røget og saltet	„ 377	Tøndestav	„ 6 791
Tyttebær (mindre end halvdelen af foregaaende aars import)	„ 14 741	Fyrstikker	„ 15 058
Klude	„ 2 074		
Malm	„ 148 785		

Summen af indførselen fra Sverige til Lübeck i aaret 1901 opgik til 1 643 125 decitons mod 1 873 366 decitons i aaret 1900.

Udførselen fra Lübeck til Norge.

Vareslags.			Vareslags.		
Asbest	decitons	12	Lervarer	decitons	93
Blik	„	4	Læder	„	59
Blyvarer	„	10	Maskiner	„	214
Bogtrykkertyper	„	10	Metaller	„	21
Bomuldsvarer	„	67	Metalvarer	„	42
„Brastændare“ (ovnstændere)	„	37	Mel	„	3 236
Bøger og tryksager	„	6	Ost	„	288
Frugt	„	35	Pap, tag-	„	141
Frø og planter	„	138	Papir	„	107
Farvestoffe	„	44	Papirvarer	„	78
Gibs	„	1 138	Porcelæn	„	6
Glas og glasvarer	„	64	Sukkerfarve	„	3
Gryn m. m.	„	868	Sten, ikke specificeret,	„	1 010
Gummi	„	18	„ , mur-,	„	5 135
Jern, stang-	„	42	Stenkul	„	150
„ , arbeidet	„	1 976	Telegrafkabler	„	8
Jordarter	„	2 503	Taugvirke	„	21
Kaffe	„	655	Uldaffald	„	42
Kemikalier og droger	„	4	Vin	„	80
Konserver	„	38	Vinsten	„	3
			Uldvarer	„	72

Apenrade.

Havnen besøgtes af 3 norske seilfartøier og af 59 svenske fartøier (6 dampskibe og 53 seilfartøier).

Med de svenske dampfartøier indførtes 860 tons solsikkekager, 242 kbm. planker, 1 761 do. bord, 9 do. bjelker og 73 do. spærrer; med svenske seilfartøier 9 882 kbm. bord, 3 528 do. spærrer, 216 do. bjelker, 144 do. planker, 18 do. pumpestokke, 139 do. smedekul.

Med de norske fartøier indførtes 213 kbm. bord og 1 500 ctr. oljekager.

Nogen udførsel til Norge eller Sverige har ikke fundet sted i det forløbne aar.

Priserne paa trælast stillede sig billigere end i aaret 1900. 4—6″ spærrer fra Piteå og Skellefteå 38—40 pf. pr. eng. kbf., 7—8″ do. 50—52 pf. pr. do. fob., 4—7″ spærrer fra det sydlige Sverige 60—65 pf. pr. kbf. cif. Kortere længder og stuage $^2/_3$ billigere. Priserne paa bord stillede sig saaledes: fra Sydsverige: 6 alens $12\times1^1/_4$″ („grüne“) bord mk. 21 pr. tylvt, andre dimensioner i forhold; fra det nordlige Sverige: usorterede bord 4—6″ $\times1$″ mk. 70 à 110, 7—8″$\times1$″ mk. 160—170, 9″$\times1$″ mk. 220, alt pr. Petersburger stand. à 165 eng. kbf. Fragterne differerede fra mk. 18.50 til mk. 22 pr. stand.

Havnen var i januar maaned delvis spærret af is.

Flensburg.

Antallet af norske fartøier var mindre end aaret forud. Af ankomne var 8 dampfartøier og 10 seilfartøier. Summen af tonnagen udgjorde 4 066 og fragtindtægten kr. 37 458.

Fragterne udgjorde fra Norge for træ mk. 21 pr. stand., for træmasse mk. 11 pr. ton; fra Sverige for granit mk. 4.25 pr. ton, for træmasse mk. 7.50 pr. ton, fra Danmark for kalksten kr. 15.00 pr. kb.favn; fra Finland for træmasse mk. 11 pr. ton; fra Rusland for sleepers 50 pf. pr. st.; fra England for jern 8 sh., for maskinerier £ 1. 0. 0 pr. ton, for kul 4 sh. 10½ d à 5 sh. 9 d pr. ton, for klid 12 sh. 6 d pr. ton, for salt 5 sh. 3 d à 6 sh. pr. ton.

Samtlige afgaaede fartøier, undtagen et, gik i ballast.

Svenske fartøier: Fragtlisterne for aaret udviser, at Flensburgs havn besøgtes af ialt 154 svenske damp- og seilfartøier med en sammenlagt tonnage af 16 065 tons og en fragtindtægt af kr. 160 000.

Ogsaa i aaret 1901 udgjordes det overveiende antal, 127, ankommende svenske fartøier af dem, der ankom fra Sverige med svenske produkter, hovedsagelig trælast, dernæst granit, teglsten og træmasse.

Med svenske fartøier indførtes i aaret 1901 fra Sverige trælast ifølge følgende specifikation (zifrene i parenthes angiver kvantiteten for aaret 1900): Bord 15 714 kbm. (18 635), spærrer 1 787 kbm. (3 737), bjelker 2 818 kbm. (2 175), planker 1 658 kbm. (1 354), træmasse 519 392 kg. (364 000). Saaledes et lidet opsving med hensyn til bjelker, planker og træmasse, men derimod tilbagegang, hvad angaar bord og spærrer. Importen af granit beløb sig til 4 318 tons mod 1 516 tons i aaret 1900.

Fragterne: Alene paa vaarsiden ved begyndelsen af Østersjøssæsonen var fragterne nogenlunde lønnende. I løbet af sommeren gik de ned og viste ingen forbedring mod høsten, og da fragtslutningerne var sparsomme, var det ofte vanskeligt at faa sysselsættelse for fartøierne. Fortjenesten for disse har derfor gjennemgaaende været daarlig. For trælast betaltes fra Helsingborg 8 øre, fra Halmstad og Karlshamn 10 øre, fra Kalmar, Bergkvara og Mönsteräs 8 à 11 øre, fra Oskarshamn og Vestervik 9 à 11 øre, alt pr. kbf., mk. 17 à 18 pr. stand., 80 øre pr. tylvt; fra Karlstad 15 à 17 øre pr. kbf.; fra Gefle distrikt mk. 21½; fra Söderhamn mk. 22; fra Örnsköldsvik mk. 26½; fra Hudiksvall mk. 20 à 24; fra Sundsvall mk. 22; fra Hernösand mk. 19 à 26 pr. stand., fra Skellefteå, Luleå, Nederkalix mk. 24 à 26 pr. stand., kr. 4.00 à 6.00 pr. 31½ kbf. Fragten for træmasse var fra Göteborg kr. 4.00; fra Halmstad mk. 8½; fra Gefle mk. 4 à 5 for vaad, mk. 10 à 10½ for tør masse pr. ton, for teglsten mk. 3.25 à 3.50 pr. ton, for granit mk. 4 à 4½ pr. ton. Kornfragterne fra tyske Østersjøhavne var mk. 4 à 6 pr. ton; fra Rusland mk. 10 pr. 2 000 kg. Sleepers fra Rusland betaltes med 42½ à 50 d pr. stykke; fra England var fragten for jern (skibsbygningsmateriale) 7 sh. 5 d à 10 sh, for salt 5 sh. 6 d pr. ton. Træ fra Finland betaltes med mk. 22 à 24, fra Memel med mk. 18 pr. std.

Udsigterne for fragtfarten paa det nye aar er ikke særdeles lovende, og de kontrakter, som hidindtil er afsluttede for den kommende sæson, giver ingen stor fortjeneste, ligesom det er meget tvivlsomt, om aabningen af Østersjø-

havnene ud paa vaaren kan afstedkomme nogen bedring ligeoverfor det tryk, som endnu hviler over verdensmarkedet.

Importen af trælast indtager som sedvanlig første plads i handelsforbindelserne med de forenede riger. Forretningerne var imidlertid vel ugunstige i det forløbne aar baade for sælgere og kjøbere, da priserne i aarets løb gik sterkt tilbage. I særdeleshed gjælder denne prisnedgang for de smalere dimensioner af træ, og tabene paa de overalt vel fyldte beholdninger har derfor været ikke ubetydelige. Bredere dimensioner fra Kalmar, Oskarshamn og Vestervik har dog gjort en undtagelse herfra. Disse forekommer aar for aar stadig sparsommere og kan med vanskelighed fylde behovet, hvorfor priserne paa dette omraade kan holde sig oppe.

Indkjøb skeede til nedenstaaende priser, frit ombord, pr. Petersb. stand.:

Fra Söderhamn og Gefle distrikt:

7″ I a mk. 260, II a mk. 220, III a mk. 170, IV a mk. 155 Furu
6″ I a „ 250, II a „ 210, III a „ 160, IV a „ 145
4″ à 5″ V a mk. 80.

Sundsvalls og Hernösands distrikt:

	Furu.		Gran.	
	Vaaren.	Høsten.	Vaaren.	Høsten.
9″	mk. 225	mk. —	mk. 170 à 180	mk. —
8″	„ 180 à 185	„ 145	„ — - —	„ 120
7″	„ 170 - 175	„ 135	„ — - —	„ 115
6″	„ 150 - 160	„ 120	„ 135	„ 110
5″	„ 130 - 140	„ 90	„ 110 - 115	„ 80
$4^1/_2$″	„ 115 - 120	„ 80	„ 95 - 105	„ —
4″	„ 110 - 115		„ 90 - 100	„ 70
6—9″	„ 80 - —	„ 60	„ 80 - —	„ 60 udskuds
4—5″	„ 90 - —	„ —	„ 90 - —	„ — do.

Fra de nordligere distrikter var priserne nogle mark lavere pr. stand. med hensyn til de høiere fragter fra disse trakter.

Priserne i de sydsvenske havne, Kalmar, Oskarshavn etc., som beregnes franko afleverede (cif.) i Østersjøhavne, var:

12′×$1^1/_4$″ { 13″—14″; 12″; 11″, 10″; 9″, 8″ 6″ à 7″
mk. 1.45 pr. kubikfod mk. 1.40, mk. 1.25 mk. 7.50 pr.
for I a, 25 pct. mindre for I a tylvt usorteret.
for 14″ 5 pf. mere pr. kbf., for 1″ 17 pct. mindre end for $1^1/_4$″.

Ukantede og kantede furuplanker betaltes med

9″ og bredere mk. 1.50 pr. kbf. for I a, 25 pct. mindre for II a
8″ „ 1.30 - „ - I a, —„—
7″ „ 1.25 - „ - I a.

Kantede furubord usorterede:

7″, vaaren	mk.	1.05	pr. kubf.,	høsten mk.	0.95
6″	„	1.00	- „	„	0.90
5″	„	0.90	- „	„	0.70 à 0.80
$4^1/_2$″	„	0.85	- „	„	0.70 à 0.75
4″	„	0.80	- „		

Spærrer fra Kalmar, Oskarshamn etc. 4/4″—6/7″ 58 à 63 pf., 7/7″ 68 à 72 pf., 8/8″ 80 à 85 pf. pr. kbf.

Spærrer fra Skellefteå distrikt 4/4″—6/6″ 38 à 44 pf. pr. kbf. fob. for furu, 10 pct. mindre for gran. Fra Norge importeredes 3/4″ bord, og betaltes disse om vaaren med mk. 95 pr. stand., om høsten med mk. 80 fob.

Hadersleben

Til havnen ankom af svenske seilfartøier 32 dr. 2 000 tons med ladning fra Sverige, fra udlandet 6 do. dr. 602 tons; af svenske dampfartøier med ladning ankom 7 dr. 1 762 tons fra udlandet, 1 dr. 120 tons fra Sverige. I ballast ankom 2 svenske seilfartøier fra udenrigsk sted.

Et norsk dampfartøi dr. 190 tons og 1 do. seilfartøi dr. 60 tons ankom i aaret med ladning fra udlandet.

Af nævnte fartøier afgik 45 i ballast; 6 seilfartøier gik med ladning til Sverige.

Heiligenhafen.

Den norske og svenske skibsfart har i aarets løb holdt sig inden de vanlige grænser. Importen af trælast var yderst ubetydelig. Derimod indførtes undtagelsesvis 1 105 kbm. gadesten fra Sverige. Tre svenske seilfartøier har deltaget i kystfarten.

Holtenau.

Til dette distrikt ankom 17 svenske seilfartøier dr. tilsammen 1 236 tons og med en fragtfortjeneste af kr. 11 829.00. Af fartøierne kom 12 fra Sverige med 780 kbm. bord til en værdi af kr. 19 200.00 samt 940 tons gadesten, værdi kr. 9 100.00. Af de øvrige kom 2 fra Tyskland og 3 fra Finland. Alle, undtagen ét, afgik i ballast, flertallet til Sverige.

3 sjømænd er blevet paamønstret, 2 afmønstret i aaret 1901.

Itzehoe.

Ankomne svenske seilfartøier udgjorde 25, dampfartøier 1. Blot 1 norsk seilfartøi ankom i aaret.

I sammenligning med foregaaende aar har importen i aaret 1901 aftaget noget,

*

hvilket vel maa tilskrives de gjennemgaaende daarlige konjunkturer for de herværende store cementfabriker, ligesom den formindskelse i byggevirksomheden, som har raadet inden distriktet. Med trælastprisernes nedgang sank ogsaa fragterne, saaat mindre seilere paa høsten blev tvungne til at lægge op tidligere end vanligt for ikke at maatte gaa med tab.

Kiel

besøgtes i aaret 1901 af tilsammen 6 840 fartøier dr. 1 962 000 kbm. (i aaret 1900 5 983 fartøier dr. 1 783 703 kbm.). De forenede rigers skibsfart paa pladsen i det forløbne aar stiller sig som følger:

Ankomne norske fartøier udgjordes af 7 seilfartøier dr. 767 tons og 21 dampfartøier dr. 10 996 tons, eller tilsammen 28 fartøier dr. 11 763 tons mod 33 fartøier dr. 9 530 tons i aaret 1900.

Ankomne svenske seilfartøier 384 dr. 29 536 tons og dampfartøier 90 dr. 23 083 tons, eller tilsammen 474 svenske fartøier dr. 52 619 tons. Summen af ankomne svenske fartøier i aaret 1900 udgjorde 433 fartøier dr. 51 297 tons, fordelende sig paa 314 seilfartøier dr. 23 818 tons og 119 dampfartøier dr. 27 479 tons.

Af de norske fartøier ankom fra Norge 2 dr. 434 tons med is samt 1 dr. 36 tons med trælast, fra Sverige 1 dr. 39 tons med sten, fra Tyskland 1 dr. 70 tons med korn, 4 dr. 821 tons med trælast samt fra Storbritannien 19 dr. 10 363 tons med kul.

Af de ankomne svenske fartøier kom fra Sverige 46 dr. 8 855 tons med stykgods, 96 dr. 14 187 tons med trælast, 253 dr. 12 887 tons med gadesten, 2 dr. 358 tons med fisk, 5 dr. 151 tons med „Klinker"-sten, 2 dr. 139 tons med ved, fra Storbritannien 6 dr. 6 358 tons med kul, fra Rusland 14 dr. 2 423 tons med trælast, fra tyske havne 7 dr. 770 tons med trælast, 6 dr. 142 tons med mursten, 4 dr. 228 tons med korn, 3 dr. 173 tons med ved og 30 dr. 5 948 tons i ballast.

Forøgelsen i fragtede varer i aaret 1901 falder paa trælast og gadesten, som her i provindsen er meget efterspurgte varer, samt paa kul fra Storbritannien.

Den hovedsagelige import fra Sverige udgjordes af følgende artikler: bygningsvirke 34 503 kbm., gadesten 34 960 989 kg, bygningsmaterialier 10 942 500 kg., teglsten 1 676 490 kg., cement 417 919 kg., fersk fisk 968 755 kg., saltet do. 41 153 kg, tyttebær 300 380 kg., trælast 1 266 066 kg., papir og papirmasse 81 392 kg.

Importen fra Norge udgjordes af is (907 tons) og bygningsvirke (1 095 kbm.)

Fiskemarkedet. Om man følger beretningerne om importen hertil af svensk sild for de sidste 20 aar, finder man, at kulminationspunktet opnaaedes allerede for flere aar tilbage, samt at siden uafbrudt tilbagegang har fundet sted. Var allerede i aaret 1900 nedgangen høist betydelig, saa maa nu konstateres, at tilførselen af svensk sild atter er gaaet ned i saa betydelig grad, at den i interesserede kredse nu knapt tages med i regningen, medens

den svenske sild for nogle aar siden var dominerende; og ligesom den danske sild, der for omkring 10 aar siden næsten udelukkende beherskede markedet, maatte give rum for den svenske vare, saa er det nu England, som uden sammenligning dominerer. Men ved nærmere studium af fiskeberetningerne fra England gjør sig imidlertid den opfatning gjældende, at sildefisket ogsaa dersteds nu har naaet sit høidepunkt.

Indførselen af svensk sild i aaret 1901 turde knapt opgaa til en tiendedel af foregaaende aars og gaar fremdeles stadig tilbage. Som bekjendt er det ved fiskeimporten hertil fra Sverige først og fremst sild, som kommer i betragtning. For andre fiskesorter foreligger ikke paa langt nær lignende behov. Indførselen af brisling er vistnok blevet større, om den end ikke har opnaaet samme høide som i det foregaaende gunstige aar. Dette kommer dels deraf, at brislingfangsten i Kielerfjorden og tilgrænsende fjorde sidste høst gav usedvanlig daarligt udbytte, og dels af, at de svenske fiskere opmuntredes af de her opnaaede, abnormt iveiret drevne priser.

Indførselen af aal fra Sverige har ogsaa i aaret 1901 atter tiltaget og er, sammenlignet særlig med aaret 1900, forøget med vel 100 pct. Derimod var importen af makrel og andre finere fiskesorter høist ubetydelig.

Hvad angaar fiskeindførselen fra Norge, gjør mangelen paa direkte dampskibsforbindelse, at blot forsendelser via Hamburg, Kjøbenhavn og Frederikshavn kommer i betragtning. Her er vistnok en betydelig fremgang merkbar, men nogen import i større skala af norsk vare kan blot ved direkte dampbaadsforbindelse komme istand.

Ligesom under foregaaende aar gav England saavel kvantitativt som kvalitativt god erstatning for den udeblevne svenske sild. Bortseet fra mindre afbrydelser i fangsten kunde behovet her fuldkommen tilfredsstilles. Priserne var dog umaadelig opdrevne. De stillede sig som følger: Svensk garn- og vadsild: jan.—febr. mk. 30—20 pr. kasse à 4 kbf., september mk. 15 à 25, oktbr. ca. mk. 27. I november og december var tilførselen minimal. Aaleprisen opgik som tidligere til omkr. 75 pf. pr. pund. Brisling betingede mk. 10 til mk. 50 pr. kasse paa 2 kbf., indeholdende omkr. 25 ol, og varierede prisen efter tilgang og efterspørgsel.

Trælastmarkedet.

Trælastforretningerne artede sig ikke tilfredsstillende i det forløbne aar. I begyndelsen af aaret syntes det, som om de skulde holde sig paa et temmelig tilfredsstillende niveau, men om sommeren blev offerterne saa talrige, at priserne hurtig gik ned. Lavest sank de i august og september, da kjøb afsluttedes med gode afladere fra Hernösands distrikt til følgende noteringer:

Furu	4″	mk.	65	Gran	mk.	60
	5″	„	80		„	80
	6″	„	110		„	110
	7″	„	125		„	120
	8″	„	130		„	130
	9″	„	200		„	150

Paa tilhugne spærrer fra Raumo fandtes ringe tilgang, hvorfor de steg med 3 à 5 pf. Derimod fandtes store poster fra Skellefteå og Piteå i markedet, hvilke

solgtes til 36 à 37 pf. for 4 à 6″ fob. Men ogsaa i denne vare har imidlertid en prisstigning af 3 à 5 pf. indtraadt.

Fra Memel var tilbudet paa udskudsbord og simplere kvaliteter rigeligt, hvilket havde til følge en prisreduktion af 10 à 15 pct. Derimod var bedre furubord lige til aarets slutning sterkt efterspurgt og holdt sig paa omtrent samme punkt.

Noteringerne for anstundende vaarsæson er for bedre furuspærrer 10 pf. pr. kubikfod lavere end forrige aar. Dog er disponible kvantiteter meget ubetydelige, idet beskednere vare livlig udbydes. Firsagede bjelker fra Königsberg har sunket med nogle mark.

Fragterne var gjennemgaaende lavere, end de har været paa mange aar, og som følge af overordentlig lange reiser lidet lønnende, ja medførte for størstedelen tab, hvorfor mange fartøier tidlig lagde op. Af fragtslutninger i aaret 1901 for isolerede trader maa nævnes:

	Dampskibe.		Seilskibe.	
	f. a. v. — juni.	juli—novbr.	f. a. v. — juni.	juli—nov.
Karlskrona, Kalmar	mk. 20/21	mk. 20/21	mk. 16/17	mk. 16/17
Vestervik . . .	„ 21/22	„ 20/21	„ 17/18	„ 17/18
Gefle, Söderhamn .	„ 22/23	„ 22	„ 19/20	„ 19/20
Sundsvall, Hernösand	„ 23	„ 23	„ 20	„ 20
Skellefteå . .	„ 23/24	„ 24/25	„ 20/21	„ 20
Haparanda . . .	„ 25/26	„ 25	„ 22/23	„ 22/23
Viborg	„ 23/24	„ 23	„ 21/22	„ 21/22
Kotka	„ 22/23	„ 22/23	„ 20/21	„ 20/21
Lappvik	„ 22	„ 21/22	„ 18/19	„ 18/19
Räfsö	„ 22	„ 21/22	„ 18/19	„ 18/19
Jakobstad . . .	„ 23/24	„ 22/23	„ 20	„ 20

Skibsbyggeriet udvikler sig mer og mer ved Kielerfjorden. Man klager dog over mangel paa vel uddannede skibsbygningshaandverkere.

Handels- og sjøfartskutymer.

Følgende grundsatser er bl. a. i aarets løb af vedkommende handelskammer blevet fastslaaet som handelsbrug: 1) Om ved udbydelsen af partivarer disse ikke udtrykkelig overgives fast paa haand, er her kutyme, at forbehold gjøres mod deres udleverelse, om imidlertid salg paa andet hold kommer istand. 2) Uden speciel ordre fra hovedmanden er kommissionær i havarisager ikke forpligtet til betræffende foreliggende regninger at sætte sig i forbindelse med assurandørernes ombud. Om kommissionæren derimod ikke før betalingen af regningerne forsikrer sig om vedkommende fartøis befalhavendes godkjendelse af disse, saa kan denne senere fordre udsættelse med betalingen, saafremt de ikke er at anse som fuldt uomtvistelige.

Neustadt.

Handelen med trælast og kul hersteds er ikke ubetydelig. I særdeleshed har importen af kul været stor. Af hvede er betydelige kvantiteter udført.

Rendsburg.

Til havnen ankom af svenske fartøier 5 dampskibe og 37 seilskibe dr. resp. 1 313 og 4 680 tons; af norske fartøier 6 dampskibe og 1 seilfartøi dr. resp. 3 862 og 69 tons. Den hele bruttofragt udgjorde for de svenske fartøier kr. 48 561 og for de norske kr. 51 894. Sammenlignet med aaret 1900 holder den svenske tonnage sig temmelig uforandret, medens den norske tonnage er steget ret betydelig. Foruden de svenske og norske fartøier ankom ogsaa med ladning (trælast og sten) fra Sverige 21 og afgik med ladning (superfosfat) til Sverige 7 og til Norge 3 fremmede fartøier.

Gjennem hele sæsonen 1901 var fartøi-tilgangen rigelig og som følge deraf fragterne lave, saaat aaret 1901 maa betegnes som særlig ugunstigt for rederierne. Følgende fragter betaltes under aaret for seilfartøier paa Rendsburg:

Fra Stockhom, Gefle og Söderhamn m.	19 à 22 pr. std.	alt efter fartøiets størrelse.
„ Sundsvall	„ 22 à 22 —	
„ Hernösand	„ 20 à 22 —	
„ Skellefteå . .	kr. 4 à 4½ pr.	31½ kbf. spærrer

Rostock.

Antallet af ankomne norske fartøier opgik i aaret til 12 dr. 5 461 tons (aaret 1900: 16 dr. 6 005 tons), hvoraf med ladning 1 dr. 172 tons fra Norge, 1 dr. 60 tons fra Sverige og 9 dr. 4 980 tons fra andre lande. Alle undtagen 1 afgik i ballast.

Til havnen ankom i aaret tilsammen 125 svenske fartøier dr. 14 599 tons (aaret 1900: 154 dr. 21 638 tons), hvoraf med ladning fra Sverige 88 fartøier dr. 8 785 tons og fra andre lande 16 fartøier dr. 2 545 tons. Med ladning afgik til Sverige 31 fartøier dr. 3 334 tons, til Norge 4 fartøier dr. 995 tons og til andre lande 13 fartøier dr. 1 725 tons.

Importen med norske fartøier udgjorde fra Norge en ladning sild à 1 745 hl. (1900: 3 735 hl.), fra Sverige 1 ladning bord à 162 kbm.; fra udlandet 7 ladninger kul, 2 do pitch-pine. Med fremmede fartøier ankom fra Norge 6 ladninger granit, 1 do. sild. Til Norge afgik af fremmede fartøier 2 med ladning af havre og 1 med tomme tønder. Af tjære indførtes fra Norge 27 000 kg., tran 3 173 kg., kalk og gadesten 185 000 kg., saltet sild 5 576 tr., anden saltet fisk 15 169 kg.

Importen med svenske fartøier udgjorde fra Sverige 10 578 kbm. bord og planker, 2 168 kbm. bjelker og spærrer, 9 ladninger granitsten, 1 do. slibestene, 3 do. gade- og kantsten, 1 do. „klink"; fra andre lande 4 ladninger bord og planker, 4 do. med resp. foderkager, erter, sleepers og sten. Med fremmede fartøier indførtes fra Sverige 50 ladninger kalksten, 5 do. teglsten, 27 do. granitblokke, 23 do. flintesten, 4 do. bord og planker samt 1 do. spærrer.

Den totale import af trælast fra Sverige udgjorde i aaret 1901 12 883 (aaret 1900: 15 762) kbm. bord og planker, 2 508 (aaret 1900: 5 358) kbm. spærrer og bjelker. Med svenske fartøier udførtes til Sverige

bl. a. 3 ladninger hvede, 12 do. rug, 5 do. havre, 3 do. poteter; til andre lande 4 ladninger rug, 3 do. havre; med fremmede fartøier til Sverige 6 ladninger hvede, 24 do. rug, 4 do. havre, 7 do. poteter. Desuden lossedes i Warnemünde af svenske fartøier fra Sverige 40 ladninger granit, 2 do. gadesten, 2 do. bord, 6 do. spærrer og bjelker.

Af svensk stangjern indførtes 51 498 kg., af svensk kalksten og gadesten indførtes 20 502 457 kg., af mursten 342 000 kg., slibesten 60 902 kg.

Norsk fedsild. Heller ikke i aaret 1901 kunde paa grund af det næsten totalt mislykkede fedsildfiske handelen med denne vare gjenvinde sin fordums livlighed. Kjøbmændene var ligesom de nærmest foregaaende aar nødsagede til i større eller ringere udstrækning at vende sig til de væsentlig billigere, og, hvad størrelsen angaar, for vort marked langt mere skikkede produkter fra de skotske, hollandske samt fremforalt de tyske fiskerier. Uleiligheden heraf for den norske sildehandel er saa meget betydningsfuldere, som konsumenterne mere og mere vænner sig til særlig den tyske sild, som, bortseet fra dens større billighed i forhold til den norske, ogsaa har det fortrin, at sorteringen altid er fuldkommen jevn, pakningen fast og tønderne, specielt de tyske zinkbaandtønder, saa holdbart tilvirkede, at der ikke bliver tale om, at lagen rinder bort under transporten.

Under saadanne forholde var det givet, at importen af norsk fedsild ogsaa i aaret 1901 maatte blive usedvanlig ringe, og det indtraf nu, hvad ikke er skeet paa mange aar, at alene ét dampskib ankom med ladning fra Norge. Ogsaa den indirekte import af norsk fedsild, dels over Kjøbenhavn, dels over Hamburg, har været relativt ubetydelig, 5 600 tdr. Hele importen steg til 7 000 tdr.

Priserne paa norsk fedsild stillede sig i aaret 1901 som følger:

I begyndelsen af aaret			KK	m.	30	K	m.	26	MK	m.	20	
- midten	-	—	KK	m.	35	K	m.	34	MK	m.	25	
- slutningen	-	—	$\frac{KK}{KK}$ (slo)	m.	35	KK	m.	35	MK	m.	25	K m. 32,

i samtlige priser told ikke iberegnet.

Tilførselen af tysk, skotsk og hollandsk sild opgik i aarets løb til 16 500 tdr.

Den til visse tider ret betydelige forretning i tran fra Norge har helt og holdent ophørt. Aarsagen hertil ligger dels deri, at konsumtionen i almindelighed er mindre, men hovedsagelig deri, at garverierne foretrækker andre artificielle, blanke transorter, der importeres hertil mest fra Kjøbenhavn og Hamburg.

Handelen i almindelighed kan, hvad Mecklenburg angaar, ikke siges at have været fuldt gunstig i aaret, da dels visse landbrugsprodukter led af det daarlige veir, dels den enorme prisnedgang i raasukker indvirkede ufordelagtig paa det endelige resultat. Imidlertid fortsatte den livlighed i kornforretningerne, som havde raadet i aaret 1900, ogsaa det paafølgende aar. Store lagerbeholdninger af den gamle høst ligesom en rig tilførsel af den nye, med undtagelse af hvede og oljefrugter, bød den overalt optrædende livlige efterspørgsel tilstrækkeligt materiale til en regelbunden, delvis lønnende afsætning.

Udførselen sjøværts udgjorde af hvede fra Rostock 12 000 tons, fra Wismar 8 193 tons; af rug 24 000 tons, fra Wismar 6 614 tons; af havre fra Rostock 7 000 tons, fra Wismar 4 782 tons; af byg fra Rostock 3 500 tons, fra Wismar 993 tons.

Rostocks kornindførsel udgjorde 1 900 tons hvede, 370 tons byg og 4 900 tons mais.

Industri. Aktieselskabet „Neptuns" skibsverft og maskinfabrik i Rostock sysselsatte hele aaret igjennem omkring 1 500 arbeidere og havde fuldt op at gjøre. Færdigbygget blev 8 dampskibe dr. 29 450 tons foruden forskjellige slags maskiner og dampkjedler. For det løbende aar er allerede (i slutningen af februar 1902) 8 dampskibe dr. 24 850 tons kontraherede.

Fiskeri. Herom er ikke andet at sige, end hvad der meddeltes i de to sidste beretninger. Noget forsøg med havfiske er ikke gjort. For konsumtionen paa pladsen har Rostocker- og Warnemündefiskere sørget. Tilførselen af fisk var delvis ret tilfredsstillende og skeede hovedsagelig fra Danmark. Derfra indførtes omkring 6 400 ctr. sild, pris pr. ol 70—160 pf.; hornfisk 2 300 ctr., 23 à 25 m. pr. 100 st.; aal 2 600 ctr. à 40—70 m. pr. ctr.; torsk 1 200 ctr. à 10—14 m. pr. ctr.

Dampfærgeforbindelsen Gedser—Warnemünde. Arbeidet hermed drives med den største fremgang, saaat det med sikkerhed kan forudsiges, at paa tysk side alt vil være færdigt til fastsat tid.

Schleswig.

Havnen besøgtes i aaret 1901 af 23 svenske og 2 norske fartøier dr. tilsammen 3 002 tons, hvilket sammenlignet med aaret 1900 viser en nedgang af 174 tons.

Fra Sverige indførtes 1 463 tons bygningsvirke og 38 tons kantsten for trottoirer.

Indførselen af bygningsvirke var omtrent saa stor som foregaaende aar. Da handel og industri savnede livlighed, var behovet deraf ikke stort, og forøvrigt kjøbte man ikke mere end det nødvendige, da træpriserne næsten hele aaret igjennem viste en synkende tendens. Lagerbeholdningerne var følgelig i slutningen af aaret 1901 ikke større end ved samme tid foregaaende aar. Størstedelen hentedes som vanligt fra Sverige. Imidlertid har konkurrencen med pitch-pine snarere tiltaget end aftaget.

Af gadesten er i det forløbne aar blot en liden ladning ankommet, da ingen nye gadeanlæg er forefaldt. Alene heri har man at søge foranledningen til den store nedgang i importen af denne vare.

Ildfast sten er i de sidste aar udelukkende importeret fra Sverige. Kvantiteten er omtrent den samme som forrige aar.

Fragterne har som følge af de ugunstige konjunkturer paa verdensmarkedet holdt sig paa et meget lavt niveau, saaat det var vanskeligt over-

hovedet at faa nogen beholdning med fartøierne. Raterne for ladninger fra Sverige og Finland, ikke nordligere end Örnsköldsvik eller Björneborg, til Schleswig var ikke høiere end m. 22/23 pr. std. for 60 à 80-standards fartøier.

Wismar.

Importen fra Sverige i aaret 1901 med 158 svenske fartøier udgjorde: planker og bord 61 508 kbm., bjelker og spærrer 3 721 kbm., brændt kalk 2 141 hl., granit 2 001 000 kg., „Klinker"-sten 365 000 kg.; og med et norsk fartøi planker og bord 450 kbm.; samt med 38 fremmede fartøier planker og bord 5 434 kbm., bjelker og spærrer 560 kbm., granit 2 405 000 kg., „Klinker"-sten 110 000 kg., ildfast sten 60 000 kg.

Fra Norge indførtes med 1 fremmed fartøi granit 80 000 kg.

Exporten til Sverige skeede dels med 56 svenske fartøier med ladning af hvede 1 260 000 kg., rug 883 000 kg., havre 179 000 kg., poteter 1 310 000 kg., salt 5 560 000 kg,, saltsyre 348 damejeanner; dels med 24 fremmede fartøier, der indehavde hvede 160 000 kg., rug 235 000 kg., poteter 40 000 kg., salt 1 500 000 kg., feldspat 70 000 kg.

Til Norge afgik 1 fremmed fartøi med 50 000 kg. poteter.

Af ovenstaaende fremgaar, at forretningerne med Sverige er gaaet noget tilbage i sammenligning med foregaaende aar, og turde den hovedsagelige grund hertil være den, at amerikansk og finsk trælast importeres alt mere og mere, men ogsaa delvis den, at Sydsverige ikke længere i samme udstrækning som før er istand til at levere de her mest efterspurgte dimensioner.

Den før temmelig betydelige import af svensk og norsk træmasse er aldeles ophørt, og behovet deraf dækkes med tysk vare.

Af Wismars kommune er bevilget midler til bygning af et dampmudderverk, der er bestemt til at uddybe skibsleden fra havet til havnen fra $5^1/_4$ til 6 m., saaat byens allerede nu fortræffelige havn skal kunne modtage de største fartøier, uden at lægtring udkræves.

Fragtnoteringerne viste i aaret en betydelig nedgang, og det ser ikke ud, som om nogen bedring skulde være at vente i den nærmeste tid, da allerede (i februar 1902) adskillige billige fragtslutninger fra Sverige for første aabne vande er kommet istand.

De lave fragter har ogsaa givet anledning til, at 6 store dampskibe, tilhørende rederier her i byen, for maaneder siden har indstillet sine reiser og ligger her i havnen uden sysselsættelse.

Generalkonsulatets adresse er fremdeles Mengstrasse 30 og kontortiden 10—1 f.m. samt 4—6 e.m., men har embedslokalet i regelen været holdt aabent $1^1/_2$ à 2 timer længere daglig.

Melbourne.

Aarsberetning for aaret 1901 fra konsul H. Gundersen, dateret 31te marts 1902.

Den norske skibsfart i aaret 1901.

	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	6	6 313	12	12 500	18	18 813	-	-	17	17 740	17	17 740
Sum	6	6 313	12	12 500	18	18 813	-	-	17	17 740	17	17 740
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	1	849	-	-	-	-	1	849	1	849
Seilskibe	5	3 718	10	7 811	-	-	-	-	75	60 119	75	60 119
Sum	5	3 718	11	8 660	16	12 378	-	-	76	60 968	76	60 968
Totalsum af ladede fartøier.	11	10 031	23	21 160	34	31 191	-	-	93	78 708	93	78 708
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	6	5 974	-	-	-	-	6	5 293	6	5 293
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	6	5 974	6	5 974	-	-	6	5 293	6	5 293
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Seilskibe	-	-	64	51 153	-	-	-	-	4	2 286	4	2 286
Sum	-	-	64	51 153	64	51 153	-	-	4	2 286	4	2 286
Totalsum af ballastede fartøier.	-	-	70	57 127	70	57 127	-	-	10	7 579	10	7 579

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 889 422,oo; for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 2 339 279.oo.

For ordre, reparation eller lignende anløb 2 norske fartøier, dr. 1 458 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 9, dr. 7 519 tons, til hovedstationen 3 dr. 3 341 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 1 469.oo, ved vicekonsulsstationerne kr. 2 294.oo; heraf tilfaldt konsulen kr. 1 147.oo.

Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 104.oo; ved vicekonsulsstationerne kr. 357.oo; heraf tilfaldt konsulen kr. 178.oo. Ialt tilfaldt konsulen kr. 2 898.oo.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen i norske sager kr. 303.oo, i svenske sager kr. 214.oo, i andre sager kr. 4.oo, ved vicekonsulsstationerne i norske sager kr. 419.oo, i svenske sager kr. 61.oo, i andre sager kr. 3.oo.

Almindelig oversigt. For Victoria, den betydeligste af de stater, som udgjør dette konsulatdistrikt, hører det forløbne aar ikke til dem, paa hvilke man kan se tilbage med særdeles tilfredshed. Vistnok har intet større uheld rammet næringslivet eller handelen, sundhedstilstanden har været udmerket og arbeidsklassens lønninger høie; men alligevel synes der at raade ganske almindelig utilfredshed med det nærværende og mangel paa tillid til fremtiden. Hertil kan nævnes mange aarsager, men den oftest nævnte og almindligst anerkjendte synes at være mishusholdning med statens midler, dernæst toldsystemet og endelig den stilling, som arbeidernes foreninger indtager.

Hvad den første aarsag angaar, maa indrømmes, at statsudgifterne har steget i en foruroligende grad. De udgjorde nemlig i budgetaarene:

1896—97	£ 6 568 932
1897—98	„ 6 692 444
1898—99	„ 7 114 706
1899—1900	„ 7 351 386
1900—01	„ 7 900 000

hvilket vil sige, at der har været en stigning af £ 1 331 068 i en femaarsperiode, i hvilken der praktisk talt ikke har været nogen tilvekst i landets indbyggerantal og heller ikke nogen synderlig fremgang i handel og næringer, og i hvilken næsten intet har været anvendt til jernbanebygning eller andre produktive anlæg. Hvad der væsentlig har medført de øgede udgifter, er forflerelsen af statstjenernes tal og høiere lønninger til denne klasse, samt ødselhed i alle departementer. Mest iøinefaldende er ødselheden inden selve Victorias parlament, hvor der var lovet, og hvor man var berettiget til at vente betydelige besparelser, saasnart „The Commonwealth Parliament“ havde overtaget adskillige af „The State Parliament's“ tidligere funktioner, men hvor i det forløbne aar ingen indskrænkninger har fundet sted og heller ingen været foreslaaet. Victorias parlament kostede i det forløbne aar staten den enorme sum £ 141 549, hvoraf lønninger til parlamentsmedlemmer og ministre £ 35 665, valgudgifter £ 19 850 og trykningsomkostninger £ 58 839; og herved er endnu at bemerke, at kun medlemmerne af „The Legislative Assembly“ oppebærer løn, derimod ikke medlemmerne af „The Legislative Council“. Uagtet tre af de vigtigste departementer er overtagne af „The Commonwealth“, er antallet af ministre i Victoria fremdeles 9, hvilke tilsammen oppebærer £ 10 387 i løn, og lønninger for præsidenter, kommiteformænd og sekretærer etc. i Victorias parlament er vedblivende lige høie som før og høiere end i „The Commonwealth Parliament“.

Den af „The Commonwealth“ indførte toldtarif er væsentlig blevet en efterligning af Victorias, hvilket ikke skulde ventes at have bragt nogen forstyrrelse i forholdene inden de tre stater, der hører til dette distrikt, hvilke alle i længere tid har været stærkt protektionistiske. Uvisheden om, hvad det endelige resultat vilde blive, har dog været et hinder for handelsomsætningen, og den langvarige behandling af toldtarifen, hvilken man ventede skulde været

færdig ved aarets udgang, men som endnu ikke er afsluttet, ligesom især de drastiske pludselige og ofte tilsyneladende lidet begrundede forandringer, som derunder er blevet foretagne, har forøget og forfleret de mange individuelle tab og skuffelser, som nødvendigvis maatte følge den hurtige indførelse af en fælles toldtarif for stater, hvis hidtil gjældende tarifer har været saa vidt forskjellige som de australske staters. Som exempel paa, hvad regjering og parlament, bøiende sig for partifordringer, kan præstere, kan anføres, at for faa dage siden tolden paa the, der tidligere havde været 3 d pr. lb., pludselig ophævedes uden noget hensyn til de mange, der sad inde med store beholdninger af fortoldet the, samt at sukkertolden fastsattes saaledes:

£ 10 pr. ton for sukker af runkelroer
„ 6 —„— „ — „ sukkerrør

medens der for sukker produceret i Australien skal svares en akcise af £ 3 pr. ton, dersom arbeidere af farvet race er anvendte ved dets fremstilling, men ellers £ 1 pr. ton. Resultatet af disse satser kan forudsees at ville blive, at der inden kort tid kun bliver brugt australsk sukker, hvis pris vil reguleres efter verdensmarkedets pris tillagt £ 6 pr. ton. Disse £ 6 betaler konsumenterne, men kun £ 1 deraf finder sin vei til statskassen, medens de øvrige £ 5 repræsenterer extrafortjeneste for den australske producent, forudsat at han kan producere lige billig som udlandet. Paa et aarligt beregnet forbrug for hele Australien af 150 000 tons giver dette altsaa for statskassen kun £ 150 000, men for producenterne £ 750 000, hvilket maa ansees som mere end en rigelig erstatning for, at lovgivningen driver væk de sydhavsboere, som hidindtil i stort antal har fundet sysselsættelse i den nordlige del af Australien, særlig paa sukkerplantagerne.

Blandt de forskjellige arbeiderforeninger eller „Unions“ er fire særdeles mægtige: faareklippernes, kularbeidernes, sjømændenes (omfattende kun de paa kystdampskibene seilende) og kaiarbeidernes. De to første har allerede sat igjennem omtrent alt, hvad de med rimelighed kan vente at opnaa, men fra de to sidstnævnte stilles nye fordringer, hvilke for kaiarbeidernes vedkommende er formuleret i et nylig fremsat forlangende om følgende lønningsvilkaar: 1 sh. 3 d pr. time i tiden fra kl. 8 morgen til kl. 5 aften paa de første 5 hverdage i ugen og fra kl. 8 til middag om lørdagen; 1 sh. $10^1/_2$ d pr. time fra kl. 5—7 om morgenen; 2 sh. pr. time mellem kl. 12 og kl. 4 lørdag eftermiddag; 3 sh. pr. time fra kl. 4 lørdag eftermiddag til midnat og 4 sh. 6 d pr. time søndag, alt med regulerede hvilestunder uden afdrag i betalingen og med betydeligt tillæg for arbeide under de regelmæssige tider for maaltiderne og ligesaa for arbeide med extra tungt gods og paa de store helligdage. Det er sandsynligt, at adskillige af disse krav vil blive imødekommet. De høie lønninger, som maa betales, havde dog for arbeidsherrerne mindre betydning end den omstændighed, at arbeiderforeningerne for en stor del forlanger at kontrollere og regulere den hele drift, hvilket ialfald i enkelte tilfælde skræmmer de store kapitaler væk fra landet og bringer tab for de smaa.

Det er i forrige aarsrapport paavist, at overskuddet af fødte over døde i en længere aarrække stadig har aftaget inden Victoria, og at den største del af overskuddet tabes ved, at der udvandrer flere, end der indvandrer. Dette forhold, saa merkeligt for et land med utvilsomt store rigdomskilder, er ogsaa iaar fortsat, og der siges, at tusinder kun venter paa ophør af krigen i Sydafrika for at drage didhen. Naar udbyttet af aarets hvedehøst og smørexport

iaar blev meget mindre end ifjor, skyldes dette vistnok for den væsentligste del klimatiske forhold, men var ogsaa for en betydelig del begrundet i, at landmændene ikke længere formaar til rimelig løn at erholde den nødvendige arbeidshjælp til sin drift. Der synes jo i de fleste lande, og kanske mest i de protektionistiske, blandt arbeiderbefolkningen at herske en tendens til at søge ind til de store byer, og naar der da, som tilfældet har været i Melbourne i de sidste aar, sættes igang til de „arbeidsløses" hjælp offentlige arbeider, hvor der bydes lønninger af 6 sh og senest 7 sh. pr. dag, er det jo rimeligt, at folk paa landet ikke længere vil nøie sig med 15 sh. à 20 sh. pr. uge, som hidtil har været den vanlige betaling. Den omstændighed, at omtrent 20 000 af Australiens kraftigste ungdom er gaaet til krigen i Sydafrika, har ikke kunnet undlade at øve en betydelig indflydelse paa arbeidsmarkedet.

Lignende uheldige forhold som de forannævnte finder vel ogsaa sted i Tasmania og Vestaustralien, men ikke i saa udpræget grad, og en god høst i førstnævnte stat og rigt udbytte af guldminerne i den sidstnævnte har veiet op derimod.

For de tre stater, som hører til dette distrikt, var værdien af exporten og importen i de tre sidste aar:

	1899.	1900.	1901.
Exporten fra Victoria . . .	£ 18 567 780	£ 17 422 522	£ 18 646 096
Importen til — . . .	„ 17 952 894	„ 18 301 607	„ 18 964 271
Exporten fra Tasmania . . .	£ 2 577 475	£ 2 610 617	
Importen til — . . .	„ 1 769 324	„ 2 073 657	
Exporten fra Vestaustralien .	£ 6 985 642	£ 6 852 054	£ 8 531 291
Importen til — .	„ 4 473 532	„ 5 962 178	„ 6 250 000

I samtlige tre stater var handelsomsætningen jævn, men antages inden Victoria at ville blive adskillig reduceret i den nærmeste fremtid. Falitternes antal var forholdsvis lidet, og ingen af dem særdeles store. Som exempel paa retsvæsenets uhyre kostbarhed i Australien kan nævnes, at i et bo, der rigtignok var særdeles indviklet og langvarigt at udrede, men hvor aktiva ikke gik op til mere end lidt over £ 28 000, slugte udgifterne til retshjælp £ 8 366, medens boets bestyrelse, kommissioner etc. gik til ca. £ 5 000.

Pengemarkedet frembød ikke meget af interesse. Det var ligesom i det foregaaende aar rigelig forsynet, og renten forholdsvis lav. Diskontoen paa gode fire maaneders kjøbmandsveksler noteredes 6 pct. à 7 pct., og „overdrafts" 6 pct. à 8 pct. For deposita paa 6 maaneder betalte bankerne i aarets første halvdel kun 1 pct., og for 12 maaneders $2^1/_2$ pct., men i aarets sidste halvdel $^1/_2$ pct. mere for 12 maaneders deposita.

For veksler paa London beregnedes procentvis følgende kurser:

Ved kjøb.

Noteringer:	a vista.	60 dage sigt.
Fra 1ste januar—26de marts	$99^3/_4$ pct.	$99^1/_4$ pct.
„ 26de marts—9de april	—	$99^5/_8$ „

Noteringer:	a vista.	60 dage sigt.
Fra 9de april—23de april	—	$99\frac{1}{2}$ pct.
„ 23de april—8de oktober	$99\frac{7}{8}$ pct.	$99\frac{5}{8}$ „
„ 8de oktober—17de december . . .	$99\frac{3}{4}$ „	$99\frac{1}{4}$ „
„ 17de december—marts 1902 . . .	$99\frac{5}{8}$ „	$99\frac{7}{8}$ „

Ved salg.

Noteringer:	a vista.	60 dage sigt.
Fra 1ste januar—26de marts	101 pct.	$100\frac{1}{2}$ pct.
„ 26de marts—9de april	$101\frac{1}{8}$ „	$100\frac{5}{8}$ „
„ 9de april—8de oktober	—	$100\frac{3}{4}$ „
„ 8de oktober—17de december . . .	101 „	$100\frac{1}{2}$ „
„ 17de december—marts 1902 . . .	$100\frac{7}{8}$ „	$100\frac{3}{8}$ „

Da den i forrige aar vedtagne lov om almindelig alderdomsforsørgelse viste sig at have ledet til adskillige misbrug, vedtoges endel forandringer, navnlig i den hensigt at hindre, at forholdsvis velstaaende folk væltede sin forsørgelsespligt over paa staten, hvorhos pensionens maximum nedsattes fra 10 sh. til 8 sh. pr. uge. Medens der i det første aar, hvori loven var gjældende, betaltes pensioner til 16 000 personer, hvilket kostede staten ca. £ 320 000, regner man, at herefter antallet af dem, som erholder pension, vil blive adskillig mindre, og udgiften indskrænkes til ca. £ 225 000. Et meget stort antal af pensionisterne har været saadanne, der tidligere underholdtes i de herværende gode og vel bestyrede velgjørenhedsanstalter, og en flerhed af disse folk har atter opgivet pensionen og vendt tilbage til anstalterne, hvor de med en udgift af 5 à 6 sh. pr. uge skaffes mere komfort, end de selv formaar at skaffe sig for pensionens maximumsbeløb. Atter andre, og deres antal er betydeligt, har regelmæssig drukket op sin pension samme dag, den betaltes, for derefter at leve af tiggeri til næste betalingsdag. Som nationalbelønning for folk, der beviselig har ført et hæderligt og arbeidsomt liv, turde alderdomspension være særdeles heldig, men i den her brugte form synes den ikke at være stort andet end en ødsel og uden synderlig diskretion uddelt fattigforsørgelse.

Medens der indtil for ganske faa aar siden i de australske kolonier betaltes betydelige subsidier til immigrationen, lægges der nu hindringer iveien for samme, og navnlig er man bange for, at de farvede racer skal oversvømme denne verdensdel. „Australien forbeholdt den hvide race alene“ er blevet løsenet, endog for mange, som indser dets urimelighed og uretfærdighed. Under 6te december forrige aar vedtoges i „The Commonwealth Parliament“ en drastisk lov, som bl. a. bestemmer, at ingen tillades at indvandre hertil, medmindre han paa forlangende kan nedskrive efter diktat 50 ord i et europæisk sprog. Da der ikke siges i hvilket sprog, levnes der vedkommende embedsmand, som har at haandhæve loven, en betydelig diskretion, og det har stadig været udtalt, ligesom det ogsaa stemmer med praksis hidtil, at det ingenlunde er meningen at udelukke nogen europæer, som synes at være en „desirable immigrant“; men som man ser, er der her rum aabent for stor vilkaarlighed. Endvidere udelukker samme lov alle, som tilhører forbryderklassen, eller som er behæftede med smitsomme sygdomme eller lider af sindssygdom, eller som ved foregaaende kontrakt er bundne til at udføre legemligt arbeide inden landet. Om saadanne personer sniger sig ind i landet, er straffen for

dem fængsel op til 6 maaneder og/eller deportation, og om de har tilhørt et skibsmandskab, og vedkommende kaptein ved udklareringen ikke kan fremstille dem, har han at betale bøder op til £ 100 for hver savnet mand, dog saaledes, at ingen bøder betales, i tilfælde, hvor manden er af europæisk race, og kapteinen kan gjøre det antageligt, at han har truffet alle rimelige forholdsregler for at hindre, at manden skulde forlade skibet.

En særskilt lov paabyder, at beboere af Sydhavsøerne, hvilke indtil for faa aar siden i mængde indførtes til sukkerplantagerne i Queensland — vistnok under kontrakts form, men i virkeligheden som slaver — i de næste par aar kun maa indføres i ganske indskrænket antal og kun under visse vilkaar, samt at de alle senest i aaret 1906 maa være ført tilbage til sine hjemsteder. Loven bestemmer endvidere, at disse folk ikke maa anvendes i andre stillinger end de mest underordnede, og slet ikke som arbeidsformænd eller maskinister.

Ved den nye toldlov bestemtes, at fartøier, henliggende i eller seilende mellem australske havne, ikke mere tillades at bruge ufortoldede varer („bonded stores"). De store engelske, tyske, franske og japanske dampskibsselskaber, som herved paaførtes betydelig forøgelse i sine udgifter, forsøgte forgjæves at protestere herimod.

Post og kommunikationer. Fra 1ste april 1901 er pennyporto indført for breve af under $^1/_2$ unces vegt inden Victoria, men til nabostaterne gjælder fremdeles 2 d porto. I telegramportoen mellem de australske stater er betydelig nedsættelse foreslaaet, og vil saadan formodentlig snart blive gjennemført; fra Victoria til Europa er telegramportoen fremdeles 4 sh. 10 d pr. ord, medens den fra nabostaterne er nedsat til 3 sh.

Jernbanebygningen har i de til dette distrikt hørende stater gjennem det forløbne aar været indskrænket til smaa bibaner og ubetydelige forlængelser af existerende linjer; men der er projekteret en linje, som, naar den engang fuldføres, bør faa en stor betydning, nemlig en linje forbindende Vest-Australiens jernbanesystem med Syd-Australiens. De foreløbige undersøgelser for denne bane har fuldstændig lignet en opdagelsesreise, idet man med kamelkaravaner har havt at befare en hidtil ukjendt strækning paa 475 miles fra Kalgoorlie til Eucla i Vest-Australien, hvor der intet vand findes, idet den sparsomme nedbør straks forsvinder i det porøse jordsmon. Man har dog fundet, at denne strækning ingenlunde, saaledes som man tidligere troede, er en ørken, men bevokset med græs og skov, samt at terrænet er gunstigt for anlæg af jernbane, forsaavidt som at der saa godt som ikke kræves gjennemskjæringer eller broer og ei større kurver end med en halv mile's radius og ingen større stigning end 1 paa 80. Paa den anden side vil det være nødvendigt at anvende jern eller sten som sleepers, da træsleepers straks vilde blive ødelagt af hvide myrer, og vandmangelen frembyder en vanskelighed, som kun kan overvindes enten ved artesiske boringer, hvilke formodentlig maatte gaa ned til meget store dybder, eller ved at lede vand i rør langs banen lige fra Coolgardies vandverk, noget som er beregnet at ville koste ca. £ 1 500 pr. mile. Strækningen fra Kalgoorlie via Eucla til grænsen af Syd-Australien er beregnet at ville koste, med 4'8$^1/_2$" spor og 60 lbs. skinner, £ 1 173 000, dersom vand kan erholdes langs linjen ved artesiske boringer, men £ 2 292 000, hvis vandet maa bringes i rørledning.

Agerbrug og fædrift gav i Victoria et knapt middels udbytte, i Tasmania og Vest-Australien noget over middels. Syd-Australien, som i lang

tid var den eneste australske koloni, der pleiede at have noget overskud af hvede for export, blev i forrige tiaarsperiode langt distanceret af Victoria, men nu har New South Wales indtaget første rang. Afkastningen pr. acre var for høsten 1900—1901 i disse tre stater: i Victoria 8.84 bushels, i New South Wales 10.60 bushels og i Syd-Australien 6.20 bushels. Samtlige authoriteter paa dette omraade synes at være enige om, at det vilde være muligt og profitabelt at øge afkastningen ved bedre dyrkning af jorden. For høsten 1901—1902 beregnedes i Victoria afkastningen til omtrent 9.5 bushels pr. acre, hvilket, uagtet det besaaede areal var mindre end i foregaaende sæson, endnu vilde givet en afkastning af ca. 18 500 000 bushels og et overskud til export af over 200 000 tons. Det har imidlertid allerede vist sig, at denne beregning var altfor høi, og at heller ikke beholdningen fra forrige høst kan have været fuldt saa stor som tidligere antaget. De i det engelske marked gjældende priser, i forbindelse med høie fragter, var meget ufordelagtige for landmændene, der lige til ud i september maaned hersteds ei opnaaede mere end 2 sh. $7^1/_2$ d à 2 sh. 10 d pr. bushel for sin hvede, og priserne vilde sandsynligvis gaaet endnu lavere, om der ei havde indløbet endel ordres fra Chili.

Fra september til udgangen af aaret steg priserne nogenlunde jævnt fra 2 sh. 10 d til 2 sh. $11^1/_2$ d, men har siden, under forøget efterspørgsel, særlig fra Syd-Afrika, og faldende fragter vedblevet at stige, til de for tiden noteres med 3 sh. $5^1/_2$ d.

Mølleindustrien er høit udviklet i Victoria, men var i det forløbne aar lidet profitabel, idet prima mel ofte noteredes saa lavt som £ 6. 0. 0 pr. 2 000 lbs. og sjelden naaede over £ 6. 5. 0. Henimod slutningen af aaret begyndte det dog at stige og har vedblevet dermed, indtil det nu staar i £ 8. 0. 0.

Mod slutningen af aaret 1900 var adskillig tonnage optaget for hvedeskibning til omkring 37 sh. 6 d, men allerede i januar 1901 dalede fragterne til 32 sh. 6 d og vedblev at falde, indtil de i december kun stod i 24 à 25 sh. Denne fragtforskjel mellem 37 sh. 6 d og 25 sh., der omtrent svarer til 4 d pr. bushel, var utvilsomt den væsentligste faktor, som betingede forskjellen mellem de lave lokale priser ved aarets begyndelse og de forholdsvis høie ved dets slutning.

Af havre dyrkes mere og mere inden Victoria, og denne kornsort har i flere distrikter vist sig mere regningssvarende end hvede. Afkastningen var i sæsonerne:

1897—1898	4 809 000	bushels
1898—1899	5 523 000	—
1899—1900	6 116 000	—
1900—1901	8 276 000	—
og antages i 1901—1902 at have givet ca. . .	9 000 000	—

I januar var prisen kun 1 sh. 8 d pr. bushel, men under livlig efterspørgsel fra Afrika og nabostaterne steg den gradvis, indtil i september omkring 2 sh. 9 d naaedes, hvilket siden omtrent har været gjennemsnitsprisen. Til sammenligning anføres, at i de øvrige stater paa det australske kontinent tilsammentagne beregnes sidste høsts afkastning af havre kun til ca. 2 500 000 bushels, uagtet ogsaa i disse stater dyrkningen af denne kornsort i de senere

aar har tiltaget. Til Victoria indløb i begyndelsen af indeværende aar ordres fra Syd-Afrika for 35 000 tons havre.

Af byg og mais, hvilke ikke dyrkes i nogen synderlig udstrækning inden Victoria, var afkastningen kun middels, men priserne nogenlunde gode.

Medens Tasmania tidligere forsynede den større del af Australien med poteter, har nu Victoria indtaget første rang. Der avledes af denne rodfrugt:

	Høsten 1899—1900.	Høsten 1900—1901.
I Victoria	173 381 tons	123 126 tons
- Tasmania	101 670 „	93 862 „
- Vest-Australien . . .	8 372 „	4 755 „
- New South Wales, Queensland og Syd-Australien .	123 728 „	97 833 „
Tilsammen	407 151 tons	319 576 tons

Uagtet afkastningen i samtlige stater var betydelig mindre end i det nærmest foregaaende aar, antages udbyttet for landmanden at have været bedre, idet priserne gjennem hele aaret holdt sig meget høie.

Af løg avledes ca. 13 000 tons mod ca. 20 000 tons i den foregaaende sæson.

Høavlingen i Victoria var i aaret 1900—1901 større end nogensinde før og større end i nogen af de andre stater; den androg til 677 757 tons. I aaret 1901–1902 angives den at have været endnu betydelig større. Der exporteredes ialt 131 000 tons, hvoraf 120 000 til Syd-Afrika; i aaret 1900 var exporten til Syd-Afrika 72 000 tons, i aaret 1899 kun 6 430 og tidligere ganske ubetydelig. Omtrent alt det hø, som gaar til Syd-Afrika, virkes af havre, der afslaaes grøn. Fire store dampskibe har nylig taget fuld last af saadan vare fra Geelong. Priserne holdt sig gjennem hele aaret høie.

En ubetydelighed af erter exporteres herfra, hvilket nævnes, fordi importører i hjemlandet et par gange har tilskrevet konsulatet under den feilagtige forudsætning, at de saakaldte „Victoria erter“ kommer fra staten Victoria. De sorter, som her dyrkes, er navnlig „Yorkshire Heroes“ og „Prussian Blue“, og priserne har dreiet sig om 4 sh. à 4 sh. 9 d pr. bushel leveret i Melbourne.

Uldklipningen gav inden Victoria ca. 220 000 baller, eller ca. 10 000 baller mindre end i det foregaaende aar. Der exporteres dog altid fra Melbourne mere uld, end der produceres i Victoria, idet en større del af ulden fra de vestlige distrikter af New South Wales sendes hertil for salg og skibning. Forbruget inden denne stat antages ikke at gaa op til mere end ca. 10 000 baller pr. aar, uagtet de uldvarefabriker, som her findes, i lang tid har nydt høi toldbeskyttelse. I Vest-Australien og Tasmania antages uldklipningen at have givet temmelig nær samme udbytte som i foregaaende sæson, nemlig respektive 29 000 og 26 000 baller. I middelsaar regner man, at 1 000 faar giver omtrent 17 baller uld.

Den australske uld sendes for en stor del i konsignation til London, men en stedse voksende mængde sælges i de senere aar ved auktioner, der holdes i Melbourne og Sydney, saasnart klipningen er forbi, og afsluttes henimod juletid, og til hvilke der indfinder sig kjøbere saavel fra England som fra Europas kontinent og fra Nordamerika. Ligesom ifjor opnaaede ogsaa iaar ved disse auktioner de finere uldsorter forholdsvis bedste priser, medens uld af ringere kvalitet var lidet paaagtet. Den tid vil kanske ikke være fjern, da kjøbere ogsaa fra de forenede riger vil finde det regningssvarende at indfinde sig til disse auktioner.

For meieribedriften viser aaret en sørgelig tilbagegang. Efterat smørexporten fra Victoria hurtig havde hævet sig fra en ringe begyndelse i aaret 1889 til ca. 37 800 000 lbs. i aaret 1900 til en værdi af ca. £ 1 490 000, reduceredes den i aaret 1901 til 29 278 613 lbs. til en værdi af £ 1 244 618; men disse tal betegner endnu ikke den hele tilbagegang, thi sæsonen falder ikke sammen med kalenderaaret, og en sammenligning af udbyttet i sæsonen 1900—1901 og den nylig afsluttede sæson 1901—1902 vilde vise endnu større forskjel. Hovedaarsagen til det mislige resultat var vel usedvanlig koldt veir i høst- og vintermaanederne og en sen vaar, hvorunder kvæget, som hertillands endnu holdes under aaben himmel hele aaret igjennem, led betydelig, men en sterk medvirkende aarsag angives at have været vanskeligheden ved at finde ordentlige og duelige landarbeidere til rimelig pris. Angivelig kan bedriften ikke bære høiere lønninger end £ 1. 0. 0 pr. uge og kost, hvilket efter herværende forholde synes lavt nok.

Der exporteredes i aaret 1901 fra Victoria til Storbritannien 17 482 432 lbs. smør, hvoraf noget over 5 000 000 lbs. skibedes i aarets første maaneder og kun lidt over 12 000 000 i de sidste fire maaneder, i hvilke skibningen hovedsagelig pleier at foregaa. Til Sydafrika gik 6 439 600 lbs., til Vest-Australien 3 531 895 lbs. og til andre australske stater 974 828 lbs.

Af frosset og preserveret kjød, talg, huder og læder exporteredes omtrent det vanlige kvantum, af frugt noget mere end vanligt.

Regjeringens forsøg paa ved statsunderstøttelse at faa istand fabrikation af hvidbedesukker har hidindtil kun resulteret i betydelige tab.

I Tasmania gav saavel agerbrug som fædrift noget over middels udbytte, og alle produkter undtagen hvede var i høi pris, saa landmændenes stilling antages betydelig forbedret. Som vanligt exporteredes til de andre australske stater en mængde stamfaar, for hvilke opnaaedes gode priser, dog i intet fald saadanne enorme som i enkelte foregaaende aar.

Af æbler exporteredes til England ca. 230 000 bushels, hvilket er mere end i noget foregaaende aar. Ogsaa af preserveret frugt var exporten større end i noget tidligere aar, og er der al udsigt til, at den skal vedblive at tiltage.

For landmænd med nogen kapital synes Tasmania at byde store fordele; hele landet er aabent for fri „selection“ efter en pris af ca. £ 1. 0. 0 pr. acre, og i visse distrikter kun 10 sh. pr. acre, med 14 aars afdragsvis betaling.

I Vest-Australien gav agerbrug og fædrift middels afkastning, men denne stat maa endnu indføre betydelige mængder af mel og fedevarer. Ved en nylig foretagen expedition til det indre af landet har man fundet, at store

strækninger, som troedes at være ørkenagtige, har gode græsgange og ikke ubetydelig skov.

Bjergverksdrift. Medens bruttoudbyttet af samtlige guldminer i Australien og New Zealand er steget fra vel £ 6 000 000 i aaret 1891 til henimod £ 15 000 000 i aaret 1901, er det kun tvende af Australiens stater, nemlig Vest-Australien og New Zealand, som i det forløbne aar kan vise fremgang, medens der i alle de andre noteres tilbagegang, hvilken dog for Victorias vedkommende kun var ganske ubetydelig. I løbet af nogle aar har Vest-Australien naaet frem til at producere næsten saa meget guld som de øvrige stater paa det australske kontinent tilsammentagne. Udbyttet var:

	I 1900.	I 1901.
I Vest-Australien	1 581 000 oz.	1 881 000 oz.
I Victoria	807 000 „	800 000 „
I øvrige stater paa det australske kontinent	1 235 000 „	1 119 400 „
I Tasmania	80 000 „	74 600 „
I New Zealand	372 000 „	455 000 „
	4 075 000 oz.	4 330 000 oz.

Aarets guldproduktion for hele Australien beregnes at have havt en værdi af £ 15 696 000.

Driften paa andre metaller har endnu ikke naaet nogen stor betydning i Victoria og Vest-Australien, men i Tasmania blev i aaret 1901 udvundet 27 128 tons sølverts af værdi £ 205 548 og 9 832 tons kobber af værdi £ 877 988, samt andre metaller, navnlig tin, til samlet værdi £ 186 235. Naar udbyttet af guldminerne sættes til £ 290 862, bliver altsaa hele bruttoudbyttet af bjergverksdriften i Tasmania £ 1 560 633.

Af stenkul udvindes stedse voksende mængder saavel i Victoria som ogsaa i Tasmania, og lovende drift paa kul er ogsaa paabegyndt i Vest-Australien. Lige under en af Melbournes forstæder er fundet gode kul, dog temmelig dybt nede og ikke i synderlig massive lag, og faa miles vestenfor byen har man stødt paa et mere end 100 fod tykt lag af brunkul. Ved Recherche Bay, en god naturlig havn søndenfor Hobart, har man fundet gode kul næsten lige i dagen, og en af de smaa miner paa Tasmanias østkyst, der hidtil kun har forsynet Launceston, har nylig sluttet kontrakt om leverance af 12 000 tons kul aarlig til Melbourne.

Trælast. Det forløbne aar kan ikke siges at have været gunstigt for trælasthandelen, og udsigterne for den nærmeste fremtid er heller ikke lovende. Den samlede import til Victoria af alle slags trælast udgjorde i tiden fra 30te juni 1900 til samme datum i aaret 1901 ialt ca. 101 000 000 sup. feet, mod 61 700 000 i den foregaaende og 67 000 000 i den næstforegaaende aarsperiode, medens forbruget i de samme perioder er beregnet til respektive 86 500 000, 74 560 000 og 58 000 000 sup. feet. Uagtet saavel de importerede mængder som forbruget var større end i noget aar siden aaret 1891, antages importørernes profit at have været forholdsvis liden, idet priserne for det meste holdt

sig meget lave. I aarets sidste halvdel var importen af de fleste træsorter rigelig, og afsætningen ingenlunde i forhold dertil, saaledes at beholdningerne nu ansees at være ganske store. Usikkerhed med hensyn til, hvad trælasttolden vilde blive, lagde ogsaa hindringer iveien for omsætningens jævne gang, men priserne fluktuerede langt mindre, end man under disse forhold skulde ventet.

Af høvlede bord og „weatherboards" importeredes i sæsonen 30te juni 1900 til samme datum i aaret 1901 ca. 36 000 000 sup. feet, og forbruget i samme tid angives til nær 30 000 000, hvilket er betydelig mere end i noget af de nærmest foregaaende aar. Fra 30te juni til aarets udgang skal være importeret ca. 16 500 000 sup. feet.

Der har i aarets løb været betalt for:

Furu.

„Floorings" . . .	6"×1 1/8"	11 sh.—11 sh. 6 d
— . . .	6"×7/8"	9 sh.— 9 sh. 3 d
— .	6"×3/4"	7 sh. 1 1/2 d—7 sh. 6 d
— . .	6"×5/8"	6 sh. 3 d—6 sh. 6 d
— . .	6"×1/2"	5 sh. 1 1/2 d—5 sh. 3 d
— . . .	6"×3/8"	4 sh. 4 d—4 sh. 7 1/2 d
„Weatherboards" .	4 out	5 sh. 3 d

Gran.

„Floorings" . . .	6"×1 1/8"	9 sh. 1 1/2 d—9 sh. 9 d
— . . .	6"×7/8"	7 sh. 3 d—7 sh. 6 d
— . .	6"×3/4"	6 sh. 7 1/2 d—7 sh.
— . . .	6"×5/8"	5 sh. 7 1/2 d—6 sh.
— . .	6"×1/2"	4 sh. 7 1/2 d—4 sh. 11 d
— . . .	6"×3/8"	4 sh. 3 d—4 sh. 6 d
„Weatherboards" .	4 out	4 sh. 10 1/2 d—5 sh.

Grundet paa, at tolden, der tidligere var 1 sh. 6 d pr. 100 sup. feet, er blevet fordoblet, har noteringerne senest været noget høiere, dog ikke saa meget som svarende til toldforøgelsen. Det bør forudsees, at den høiere told i nogen mon vil indskrænke forbruget, uagtet vore høvlede bord vanskelig lader sig remplacere af nogen anden træsort.

Af furuplanker og battens importeredes i sæsonen 3 895 000 sup. feet, medens forbruget angivelig var ca. 5 000 000. For skurlast af dimensioner 7"×2 1/2" og opover indtil 12"×6" betales nu en told af 1 sh. 6 d pr. 100 sup. feet, hvilket omtrent svarer til 3/8 d pr. løbende fod. For norske planker betaltes 4 d à 5 d, for svenske 5 d à 6 d og for Archangels 6 d pr. fod, ufortoldet, hvilke priser antages delvis at have givet tab.

Norske og svenske granplanker spiller ikke længer nogen synderlig rolle i dette marked, idet kanadisk spruce foretrækkes. Af de tre nævnte sorter tilsammen ankom i sæsonen noget over 6 000 000 sup. feet, hvilket omtrent svarede til forbruget, men fra 1ste juli 1901 til 1ste februar 1902 ankom

ca. 10 500 000, hvilket aldeles har overfyldt markedet. For spruce betaltes omkring $3^1/_2$ d for 11″×3″ og $3^3/_8$ d for 9″×3″, førtoldet.

Af Oregon ankom i sæsonen ca. 22 800 000 sup. feet, der solgtes til priser omkring £ 5. 15. 0 og £ 6. 0. 0, hvilket antages i flere tilfælde at have bragt importørerne tab. Markedet var ved begyndelsen af indeværende aar særdeles vel forsynet med denne træsort, uden dog at være overfyldt.

Andre amerikanske træsorter og navnlig Californian redwood vedbliver at vinde fremgang paa dette marked, og var de importerede mængder for aaret og de noterede priser følgende:

	Import i sup. feet.	Pris pr. 1 000 sup. feet.
White-pine shelving . . .	1 046 000	£ 11. 5. 0 til £ 11. 10. 0
Clear pine	302 000	- 17. 10. 0 „ - 18. 10. 0
Sugar pine	4 956 000	- 13. 10. 0 „ - 15. 10. 0
Yellow pine		- 11. 0. 0 „ - 13. 5. 0
Californian redwood . . .	3 264 000	- 8. 5. 0

Fra New Zealand importeredes 12 038 000 sup. feet Kauri og 13 000 000 sup. feet Kahikatea. Sidstnævnte træsort var en tid paalagt samme told som anden trælast, men tolden ophævedes atter, da det paavistes, at Queensland pine, som man troede skulde kunne remplacere Kahikatea i fabrikationen af smørkasser, hverken var lige tjenlig eller kunde skaffes i tilstrækkelig mængde.

Af Queensland ceder ankom i sæsonen 357 000 sup. feet, der solgtes til 35 sh. à 38 sh. pr. 100 sup. feet.

Til Tasmania og Vest-Australien ankom som vanlig nogle faa mindre ladninger med trælast direkte fra de forenede riger, men endel importeredes ogsaa via nabostater.

Exporten af Jarrah- og Karritømmer fra Vest-Australien, navnlig til Storbritannien, Sydafrika, Indien, Ceylon og Argentina, er af stigende betydning og foregaar for en overveiende del i norske og svenske skibe; den androg for aaret 1901 til en værdi af £ 572 354. Fra Tasmania skibedes i det forløbne aar ingen hardwood til Sydafrika, men tvende ladninger af de i en tidligere rapport omhandlede svære firhugne „blue gum"-bjelker afgik til Dover, og en ladning af mindre dimensioner til Fiji. Adskillige smaaladninger afgik som sedvanlig til New Zealand og andre australske stater.

Fisk. Markedet for importerede fiskevarer, saavel saltede som preserverede, var af forskjellige grunde flaut. For det første havde man en kjølig sommer, som muliggjorde stadig forsyning med ferske fiskevarer, hvilke altid foretrækkes. Dernæst var forsyningen af fersk fisk, ialfald i Melbourne endnu rigeligere end sædvanlig, og endelig holdtes importørerne tilbage ved uvisheden om, hvad den nye toldtarifs bestemmelser vilde blive. Nominelt blev tolden ikke forandret og er fremdeles 2 d pr. lb. for preserveret, og 5 sh. pr. cwt. for saltet eller tørret fisk; men samtidig med, at den nye toldtarif vedtoges, indførtes den forandring, at i modsætning til, hvad der tidligere havde fundet sted, ikke længere gjøres noget afdrag for vegten af lage og olje, hvilket for

saltet sild i virkeligheden er ligebetydende med en toldforøgelse af 25 pct. Denne forandring, som i sig selv synes lidet rimelig, har vakt adskillig misnøie, og skal der være udsigt til, at man vil vende tilbage til den gamle toldbehandlingsmetode.

Klipfisk af lange, skotsk vare, solgtes til $4^1/_4$ d à $4^1/_2$ d pr. lb. og amerikansk „boneless cod" til ca $4^1/_2$ d. Norsk vare af prima kvalitet betingede høiere priser, op til 6 d pr. lb., men der var kun lidet af saadan i markedet. Af norsk „boneless cod" findes for tiden kun simpel vare, der sælges trægt til priser mellem $2^1/_2$ d og 4 d.

Saltet sild i halvtønder ankommer fremdeles mest fra Skotland, men norsk vare foretrækkes, og de smaapartier, som iaar kom fra Norge, skal have naaet 26 à 29 sh., der fremdeles kan erholdes, medens den skotske solgtes 3 à 4 sh. billigere. Fra Trondhjem ankom i begyndelsen af indeværende aar 20 tønder stor slosild, hvis kvalitet skal have været til kjøberens fulde tilfredshed. Fragten paa dette lille parti via Hamburg androg imidlertid til ca. £ 11. 0. 0, hvilket atter er et exempel paa, hvor vanskeligt det falder for de forenede riger at afsætte sine mestendels tunge og forholdsvis billige varer i dette marked, saalænge man ikke har direkte kommunikationer.

Af preserveret fisk spiller laks fra Canada første rolle, og har importen iaar været meget stor. Et enkelt Melbournefirma fik for faa uger siden en konsignation af 2 500 kasser à 48 æsker paa 1 lb. hver. Prisen er 7 sh. à 7 sh. 6 d pr. dusin æsker, fortoldet. Ogsaa af saltet laks var importen større end vanlig og prisen moderat, nemlig $4^1/_2$ d pr. lb. for fin vare.

Af fersk sild i blikdaaser kom som vanligt en mængde fra Skotland og solgtes til priser mellem 5 sh. 9 d og 6 sh. 3 d pr. dusin; af lignende vare fra Norge ankom kun ubetydeligt. Skotske „kippered herrings" i 1 lb. blikdaaser noteredes 8 sh. 6 d til 8 sh. $10^1/_2$ d og do. „red herrings" i æsker paa 24 sild 28 sh. til 30 sh. pr. dusin æsker.

Røgede sardiner i olje hidførtes fra omtrent alle norske fabriker, der nedlægger denne vare, og solgtes i ganske betydelig mængde, men under skarp konkurrance naaedes neppe høiere priser end 4 sh. til 4 sh. 3 d pr. dusin æsker. Af andre norske fiskevarer samt ansjos solgtes knapt det vanlige kvantum. Af franske sardiner solgtes adskilligt, og noteredes prisen for enkelte favoriserede merker op til 9 sh. pr. dusin for „quarters", medens andre solgtes lige ned til 3 sh.

Af tran er det omtrent udelukkende „brunblank" samt medicintran, der finder anvendelse hersteds; den førstnævnte anvendes i jutespinderierne og rebslagerierne. Forsyningen kom som vanligt fra mange hold, og Norges andel i samme antages at have været omtrent som i de nærmest foregaaende aar.

Melbournes forsyning med fersk fisk bliver stadig bedre og bedre. Ved ny overenskomst mellem fiskerne og mellemhandlerne i fiskemarkedet er de førstnævntes andel i nettoudbyttet og deres kontrol med salget blevet større, hvilket har givet dem mod til at sætte nye foretagender igang. Tre smaa fiskedampskibe skal iaar være anskaffede eller bestilte for Victoria; deraf skal

det ene være bestilt i Norge af to norske fiskere, bosatte i Welshpool, østenfor Wilsons Promontory, og vil blive fragtet hidud i spanter og opsat her samt forsynet med petroleumsmaskine og afkjølningsrum. Ogsaa om Hobart og Fremantle gjælder, at de har rige fiskepladse lige i nærheden og saa god forsyning med fisk, at denne hører til de billigste næringsmidler paa stedet.

I aaret 1899 importeredes til Victoria: Fersk fisk for £ 14 463, preserveret do. for £ 71 835, salt do. for £ 14 194 og østers for ca. £ 16 000.

Trykpapir, træpap, tapeter. I tidligere aarsberetninger er paavist' at det væsentlig er et fragtspørgsmaal, om de forenede riger skal faa nogen andel i Australiens forsyning med disse varer, samt at dette tildels, om end ikke i samme udstrækning, gjælder om en flerhed af de andre artikler, som vi forsøger at afsætte hertil. En mængde trykpapir importeres nu hertil fra New York, hvorfra fragten er meget billig.

Af fyrstikker importeres aarlig for ca. £ 12 000, og en større del heraf er svensk eller norsk vare, men hvor meget kan ikke opgives, da i statistiken kun opføres, fra hvilket land varen afskibes hertil, men ikke produktionsstedet. Sikkerhedsfyrstikker var tidligere toldfrie i Victoria, men svarer efter den nye toldtarif 6 d pr. gross (for den vanlige størrelse), og noteres nu 1 sh. $8^1/_2$ d à 1 sh. 11 d, fortoldet.

Cement fra de forenede riger har tidligere forsøgsvis været solgt her og kunde finde godt marked, naar fragten stillede sig lige billig som fra England. Endel cement fabrikeres i Victoria, men trods at denne siden fabrikens oprettelse har været beskyttet ved høi told, indførtes alligevel aarlig henimod 50 000 tønder, hvoraf omtrent en trediedel kom fra Tyskland, 4 à 5 000 tønder fra Nordamerikas forenede stater og fra Belgien, og resten fra England. Lignende var forholdet i Vest-Australien, hvor forbruget af denne vare i flere aar har været lige stort som i Victoria. For tiden er tolden 9 d pr. cwt.

Ogsaa dampslemmet kridt („whiting") fabrikeres nu i Victoria, men af saa ringe kvalitet, at det kun betingede £ 1. 15. 0 pr. ton, medens importeret engelsk vare solgtes for priser varierende mellem £ 3. 0. 0 og £ 3. 15. 0, fortoldet, og i enkelte tilfælde skal have naaet £ 4. 0. 0. Da tolden er 6 d pr. cwt., levner disse priser ikke et tilstrækkeligt nettoprovenu til at muliggjøre import af svensk „whiting", saalænge vanlig fragt skal betales. Tidligere aars salg af svensk vare i Melbourne har dog ledet til, at dennes bedre kvalitet er blevet almindelig anerkjendt, saaat der for samme maaske kan paaregnes 5 sh. høiere pris end for bedste engelske merker, og naar billig fragt kunde skaffes, vilde afsætning hertil være mulig. Markedet er dog blevet adskillig indskrænket derved, at mineralvandfabrikerne, hvilke tidligere anvendte store mængder af „whiting" til fremstilling af kulsyre, nu benytter andre stoffe istedet, og desuden vil antagelig de indenlandske fabriker kunne forbedre kvaliteten af sit produkt.

Ildfast mursten, der jo maatte kunne sendes til ballastfragt, burde kunne sælges hertil og til Vest-Australien fra Norge. Tolden er nu 15 pct. af værdien.

Afsætningen af norsk kondenseret melk, akvavit og punch samt

svensk tjære og kjønrøg var omtrent som i de nærmest foregaaende aar. Norsk øl er derimod helt forsvundet af markedet.

Endel hesteskosøm ankom fra saavel Sverige som Norge. Importen af denne vare vil maaske tiltage noget, da tolden er blevet nedsat først fra 14 sh. pr. cwt. til 7 sh. og nu senest til 5 sh.

Ved siden af de Lavals separatorer har et andet svensk merke, „Crown Separators", vundet fast fod paa markedet. Ligesaa sælges „Primus" og „Record" kogeapparater i adskillig mængde, men angivelig til lave førstehaandspriser. For telefoner og andre elektriske apparater antager man, at her vil findes godt marked, særlig da et fremragende svensk firma senest har hidsendt en teknisk dannet mand for at indarbeide sine apparater. Der skal allerede være solgt ca. 2000 Ericssonske telefoner i Victoria og ca. 1 000 i Vest-Australien.

Af norske robaade har i tidligere aar, da de indgik toldfrit, endel fundet afsætning i Melbourne, og man tror ikke, at den nu paalagte told, 15 pct. af værdien, i nogen synderlig grad vil stille sig hindrende iveien. Men det har altid været en vare, som alene kunde sælges leilighedsvis, aldrig en gros, og man kan nu hersteds bygge baade meget billigere end tilforn. Et norsk fartøi medhavde iaar ca. et dusin nette smaabaade, for hvilke intetsomhelst rimeligt bud var at opnaa.

Spærrer er heller ingen heldig vare at medhave paa spekulation. Leilighedsvis har ganske god pris været opnaaet, men oftest maa de sælges med ganske liden og tildels slet ingen profit.

Et forsøg paa at indføre svensk kalciumkarbid bragte importøren tab. Varen betaltes da med £ 20 pr. ton leveret her, men kan nu kjøbes til £ 17 eller maaske endnu lavere. Et Sydneyfirma, der paastaar sig at have eneret for Australien til fabrikation af kalciumkarbid, har anlagt proces mod hovedimportøren af denne vare i Melbourne, og saalænge processen varer, vil de andre importører neppe give nye ordres. Her findes fire fabrikanter, som forarbeider maskiner til fremstilling af acetylengas.

Fragtmarkedet var jævnt nedadgaaende, men maa dog siges at have været gunstigt for rederne lige til henimod aarets udgang, og saavidt man har kunnet erfare, har de forenede rigers skibe i det hele taget gjort det vel saa godt i Australiafarten som i nogen anden fart. Kun ét norsk og intet svensk dampskib besøgte distriktet. Senest skal et lidet nyt norsk dampskib paa 195 netto reg.-tons af et firma i Sydney være befragtet for australsk kystfart à £ 300 pr. maaned, hvilket jo høres noksaa godt ud, men dog turde vise sig knapt, naar de høie udgifter her paa kysten tages i betragtning.

Med trælast fra Norge eller Sverige ankom i aaret 1901 til Melbourne 9 norske skibe, men intet svensk, til Fremantle 5 norske og 1 svensk, til Hobart 1 norsk, ligesaa til Launceston, men intet til Geelong eller Albany. Fragterne til Melbourne laa mellem 62 sh. 6 d og 75 sh. pr. standard, naar undtages, at ét skib, som i april ankom fra Sundsvall, havde 100 sh. Et norsk barkskib paa 1 333 tons ankom i december med trælast fra Archangel

à 82 sh. 6 d og lastede hvede for Sydafrika à 25 sh. pr. ton, hvilket bør have givet særdeles godt resultat.

Fra Canada ankom til Melbourne 4 norske skibe, men intet svensk, og intet norsk eller svensk skib til vicekonsulaterne. Fragterne dreiede sig om 80 sh. pr. std.

Hvedeskibningen var ualmindelig stor og paagik gjennem hele aaret. Fragterne til Europa, som i slutningen af aaret 1900 havde holdt sig i 37 sh. 6 d eller nær dette niveau, dalede noget i januar maaned uden dog at gaa under 32 sh. 6 d, og i februar noteredes atter 35 sh. I de følgende tre maaneder gik de nogenlunde jævnt nedover til 27 sh. 6 d à 28 sh., men i juli var 28 sh. 3 d atter gjældende. I august og september varierede de mellem 26 sh. 9 d og 28 sh. 6 d og i oktober mellem 27 sh. 6 d og 28 sh. 3 d, men faldt i november til 25 sh. à 26 sh. 3 d og i december, da det begyndte at blive klart, at udbyttet af den nye høst ikke vilde svare til forventningerne, og at der var overflødig tonnage optaget, sank de hurtig nedover til 22 sh. 6 d og har siden vedblevet at synke. Landmændene benyttede sig hurtig af markedets stilling og forøgede sine priser i den grad, at for tiden hvedeskibning til England er næsten umulig. Trods middelmaadig høst og livlig skibning i begyndelsen af indeværende aar, antages dog endnu beholdningerne af hvede oppe i landet at være ganske betydelige, saaledes at ogsaa iaar adskillig skibning sandsynligvis vil finde sted udenfor, hvad der tidligere ansaaes for den egentlige skibningssæson. For enkelte i de par sidste maaneder ankomne seilskibe, hvilke tidligere var optagne til fragter mellem 31 sh. 3 d og 32 sh. 6 d skal af de respektive befragtere have været tilbudt summer af op til £ 1 000 for annullering af certepartierne, uden at dette dog vides endnu at have ledet til nogen overenskomst om saadant.

I aarets første 6 maaneder var hvedefragterne til Sydafrika de samme som til Europa, men sidenefter har de for det meste været høiere, og ofte betydelig høiere, særlig for prompte skibe. I januar sidstleden sluttedes flere fartøier à 22 sh. 6 d for Sydafrika, men for tiden er knapt nok 21 sh. at opnaa.

Et ualmindelig stort antal af de skibe, som besøgte distriktet, ankom i ballast fra Sydafrika. Med stykgodslast fra Nordamerika eller Europa ankom kun ét norsk fartøi, nemlig et fra Hamburg til Fremantle. Et norsk fartøi paa 574 reg.-tons bragte lignende last fra Colombo til Melbourne og Sydney à £ 950 lump sum, kommissionsfrit og paa forøvrigt gode vilkaar.

Med uld til Boston, U. S. A., afgik to norske skibe, et paa 753 reg.-tons i februar og et paa 1 499 reg.-tons i december til fragter respektive £ 1 800 og £ 3 000 lump sum.

Stykgodsfragterne herfra til Europa noteredes mellem 40 sh. og 43 sh. 9 d pr. reg.-ton.

Guanofragterne fra Sydhavsøerne og fra australske øer til Australien og New Zealand holdt sig omtrent 2 sh. lavere end i det foregaaende aar. Ligesom tidligere er fremdeles et par norske fartøier optagne i maanedsfragt af et Melbournefirma for transport af guano fra Maldon Island. Fra Abrolhos Island, en øgruppe udenfor Geraldton i Vest-Australien, erholdt et norsk skib

paa 574 reg.-tons 21 sh. for guano til Bluff, New Zealand, og et andet paa 990 reg.-tons 15 sh. til Melbourne. Paa grund af uheldige omstændigheder under lastningen paaløb for begge disse skibe overliggedagspenge til betydelige beløb, hvilke ordentlig betaltes af befragterne, firmaet Broadhurst, Macueil & Co., der har kontor i Geraldton og London.

Exporten af Jarrah- og Karritømmer fra Vest-Australien er af stigende betydning for vor skibsfart, og gik i det forløbne aar 74 saadanne ladninger paa norsk og svensk kjøl, deraf henimod halvdelen fra udhavne, hvor ingen vicekonsuler findes ansatte. Fragterne holdt sig ret gode, dog bør stedse ved denne fart erindres, at der paa grund af lastens tyngde og ofte svære dimensioner slides haardt paa fartøi og redskab, samt at flere af de saakaldte havne i Vest-Australien ikke er stort andet end aabne læstepladse, hvor man, særlig om vinteren, ikke er tilstrækkelig beskyttet mod vind og sjø. Udhavnene i det sydlige Tasmania, fra hvilke gik 3 ladninger paa norsk kjøl, synes samtlige at være gode og er dertil meget billige.

Naar ingen udfragt gives fra Victoria, er den vanlige udvei for vore hertil ankomne fartøier enten at tage kullast ud fra Newcastle eller trælast fra Kaipara, New Zealand, eller ogsaa coprah fra Sydhavsøerne. Kulfragterne var gode i begyndelsen af aaret, men sank stadig, indtil de ved aarets slutning var yderst lave; coprahfragterne holdt sig omtrent mellem 55 sh. og 57 sh. 6 d med de vanlige byrdefulde certepartier. Fragterne fra Kaipara til London, Liverpool eller Glasgow, hvilke de nærmest foregaaende aar ikke ret ofte gik over 50 sh. à 52 sh. 6 d, noteredes mellem 50 sh. og 57 sh. 6 d, men gik leilighedsvis endnu meget høiere; saaledes naaede et norsk skib paa 729 tons 65 sh., og dette skal endnu ikke have været aarets høieste fragt.

Havneforhold. Som i forrige aarsrapport opgivet kan fartøier nu næsten altid komme op til Melbourne wharf med 23 fods dybgaaende og til Port Melbourne pier med 30 fods; der er følgelig dybde nok for et hvilketsomhelst skib, der kan passere Suezkanalen, og dette ansaaes lige til for et par aar siden fuldt tilstrækkeligt. I den sidste tid har imidlertid „The White Star Line" begyndt at befare Australien med dampskibe, som fuldlastede gaar 32′ 6″, og disse har man hverken her i Melbourne eller i Hobart kunnet give fuld ladning. Paa sidstnævnte sted udkræves dog blot endel mudring ved lastekaien, idet havnen forøvrigt er dyb nok, og saadan mudring paagaar nu; men i Melbourne maa der mudres ikke alene inde ved selve kaierne, men ogsaa i den over en engelsk mil lange og 400′ brede rende, som fører op til disse; og selv ikke dette vil være tilstrækkeligt, thi ude ved indseilingen til Port Phillip Bay, eller rettere lidt udenfor samme og midt i farvandet, ligger nogle isolerede klipper, over hvilke der ei er mere end 30′ vand ved lavvande, og paa hvilke det oftere har hændt, at under høi sjøgang selv meget mindre fartøier har stødt. Disse klipper holder man nu paa at bortsprænge med dynamit, men det gaar meget langsomt, da der kun kan arbeides under de heldigste veirforholde. Mudringen i Yarrafloden, Hobson's Bay og Victoria Dok fortsættes. I september sidstleden kom et dampskib uden noget uheld op floden til Melbourne wharf med et dybgaaende af 24′ 1″, men befaringen af Yarrafloden med mere end 23′ dybgaaende ansees forbunden med adskillig risiko.

Til Geelong er opseilingen nu uddybet til 23 fod og er afmerket med gasbøier, hvide paa styrbords side og røde paa bagbords; der lastes ved trækaier, forsynede med jernbanespor. Af andre havne inden Victoria er der kun

to, som besøges af oversjøiske skibe, nemlig Warrnambool, hvortil ogsaa aarlig indføres adskillige ladninger trælast fra New Zealand, samt Portland, hvor store dampskibe undertiden anløber for at laste uld. I Warrnambool lastes paa bagsiden af et svært breakwater, hvor der er plads for et par skibe med ikke over 14 fods dybgaaende, medens i Portland hidindtil kun har været lastet paa aaben rhed, og lasten bragt ud i lægtere; i det forløbne aar har imidlertid Portland faaet en lang og solid, med jernbanespor forsynet pier, ved hvis yderste ende er 29 fods vanddybde.

De faste udgifter i disse Victorias havne er kun to, nemlig: A. Tonnageafgift paa 6 d pr. registerton, gjældende for 6 maaneder, og B. Lodspenge, hvilke erlægges efter følgende tarif:

For dampskibe:

	Pr. reg.-t.	Maximum.	Minimum.
Fra sjøen til Melbourne wharf eller vice versa	3 1/4	£ 27. 6. 0	£ 3. 15. 0
„ sjøen til Hobson Bay eller Geelong, vice versa	2 3/4	„ 22. 10. 0	„ 2. 15. 0
„ Melbourne til Geelong, vice versa	2 3/8	„ 13. 4. 0	„ 2. 5. 0
„ Hobson Bay til Melbourne, vice versa	3/4	„ 3. 0. 0	„ 1. 5. 0
„ sjøen til Warrnambool eller Portland, vice versa	1 1/3	„ 7. 0. 0	„ 1. 10. 0

For skibe under seil:

Fra sjøen til ankerplads i Hobson Bay eller vice versa	4 1/2	„ 36. 0. 0	„ 4. 15. 0
„ sjøen til Geelong wharf, vice versa	4 5/8	„ 36. 10. 0	„ 4. 18. 6
„ Hobson Bay til Geelong wharf, vice versa	3	„ 19. 12. 0	„ 3. 0. 0
„ sjøen til Warrnambool eller Portland, vice versa	2 1/2	„ 10. 0. 0	„ 2. 0. 0

For skibe, bugserede af dampskib:

Fra sjøen til Hobson Bay eller Geelong eller vice versa	3 1/4	£ 27. 0. 0	£ 3. 5. 0
„ Melbourne til Geelong, vice versa	2 1/2	„ 13. 13. 0	„ 2. 5. 0
„ Hobson Bay til Melbourne, vice versa	1	„ 3. 0. 0	„ 1. 5. 0
„ sjøen til Warrnambool eller Portland, vice versa	1 1/2	„ 7. 0. 0	„ 1. 10. 0

Som man ser, er disse afgifter meget høie, og de 21 lodse, som udfører lodsningen til og fra Melbourne og Geelong, angives i det forløbne aar at have havt en nettoindtægt af over £ 950. De hører selvfølgelig til de høiest betalte lodse i verden, hvilket forhold synes lidet rimeligt, da tjenesten neppe kan kaldes særdeles vanskelig eller haard.

Bugseringen i Melbourne koster for tiden 6 d pr. reg.-ton fra sjøen til Hobsons Bay og tilbage, stenballast 3 sh. à 3 sh. 6 d pr. ton bragt til skibssiden, grusballast ca. 2 sh. 6 d, losning af ballast ca. 1 sh. 3 d pr. ton. Ferskt vand er billigt, nemlig 3 sh. pr. 1 000 gallons. Sjauere til losning og lastning beregner 1 sh. 3 d pr. time. Steamdonkey med 1 mand koster 24 sh. à 30 sh. pr dag.

Tasmanias havne er gode og billige, dog danner Launceston, hvad billighed angaar, en undtagelse, idet den næsten 40 miles lange og besværlige indseiling nødvendiggjør kostbar bugsering. Der er i regelen ingen andre faste udgifter end fyrpenge, 3 d pr. reg.-ton, samt lodspenge; disse sidste erlægges for indgaaende saavel i Hobart som i Launceston med 6 d pr. reg.-ton, for seilende skibe, og 4 d for dampskibe eller for seilskibe, som bugseres, maximum £ 15. 0. 0 og minimum £ 4. 0. 0; og for udgaaende i Launceston med samme beløb som for ind, men i Hobart kun med halvt saa meget, hvorhos der i Hobart ikke er tvungen lodspligt for udgaaende. I de fleste af udhavnene er ingen lods ansat, og heller ikke behøves nogen. Foruden disse afgifter haves i Launceston en havneafgift af 1 d pr. ton saavel ind som ud, samt bugseringspenge, hvilke betales til havnevæsenet; dette er for tiden alene om at besørge bugsering og beregner herfor, for op eller ned revieret, 1 sh. 4 d pr. reg.-ton af de første 100 tons, 1 sh. af de følgende op til 300 tons, 8 d pr. ton for de følgende op til 500 tons, og 4 d pr. ton for hver ton over 500.

Et norsk fartøi paa 231 reg.-tons, som for ikke længe siden besøgte begge de her nævnte havne, havde at betale:

I Launceston:

Fyrpenge à 3 d pr. reg.-ton	£	2.	17. 9
Lodspenge ind à 4 d — (bugseret) .	„	3.	17. 0
Do. ud — — (—) .	„	3.	17. 0
Havneafgift à 2 d.	„	1.	18. 6
Bugsering ind	„	13.	4. 4
Do. ud	„	13.	4. 4
45 tons stenballast 3 sh. pr. ton . .	„	6.	15. 0
Konsulatafgift	„	0.	16. 2
Donkeymand 1 dag	„	0.	10. 0
Vandfyldning	„	0.	7. 6
Overtid for toldboden, à 1 sh. pr. time	„	0.	7. 0
Udklarering	„	1.	1. 0
	£	48.	15. 7

og i Hobart:

Fyrpenge à 3 d pr. reg.-ton	£	2.	17. 9
Lodspenge, ind alene, à 6 d	„	5.	15. 6
Konsulatafgift	„	0.	16. 2
$2^3/_4$ tons vand.	„	0.	5. 6
Overtid for toldboden	„	0.	2. 0
Ind- og udklarering (ifl. certeparti) . .	„	1.	1. 0
	£	10.	17. 11

følgelig en meget betydelig forskjel, som gjør, at man bør have ca. 3 sh. mere pr. reg.-ton for Launceston end for Hobart, hvortil kommer, at adgangen til udfragt er betydelig bedre i sidstnævnte havn.

Blandt andre tasmanske havne indtager nu Devonport ved udløbet af floden Mersey (ca. 15 miles vestenfor indløbet til Launceston) den fornemste rang, men har hidindtil ikke været besøgt af noget fartøi fra de forenede riger. Havnen er god og rummelig, men der er ved indløbet en bar at passere, hvilken tidligere kun tillod mindre fartøier at komme ind; denne er nu ved mudring blevet saavidt uddybet, at der ved lavvande er 12′ 6″ vand, og om et par maaneder vil der antagelig være 14′, og da der er ca. 9 fods tidvande, kan allerede nu ret store skibe befare stedet. Næst efter Devonport kan havnen Strahan paa vestkysten opvise den største skibsfart, og hvad angaar importens og exportens værdi, gaar den endog over Devonport, men det vilde koste enormt at gjøre den tilgjængelig for store fartøier, og saadant er heller ikke for det første paatænkt.

Med hensyn til Vest-Australiens havne henvises til, hvad der er anført i konsulatets rapporter for aarene 1895 og 1899 samt speciel rapport, dateret 27de august 1898 fra den kommercielle stipendiat, herr Geo. Bonnevie. De væsentligste i de par sidste aar foretagne forandringer er, at arbeidet paa udbedringen af Fremantles havn er fortsat, saaledes at denne nu er sikker og bekvem og fuldt svarende til tidens behov, at der i Flinders Bay er fuldført en stor og solid lastekai, og at moloen i Bunbury har faaet en forlængelse, der dog langtfra er tilstrækkelig til at gjøre havnen sikker. I det hele lader de allerfleste af Vest-Australiens smaahavne meget tilbage at ønske, hvad sikkerheden angaar, og man er tilbøielig til at tro, at saavel redere som assurandører undervurderer den forskjel, som der er mellem disse havne og de to virkelig gode, Fremantle og Albany.

En stor del af kysten nordenom Fremantle er endnu ikke opmaalt, og det tilgrænsende land er yderst tyndt befolket, men der springer dog op den ene lille havn efter den anden, og just til saadanne nye havne, som ingen før har hørt tale om, gives der leilighedsvis gode fragter, dog kun for smaafartøier. Geraldton, paa omtrent 29° s. b., har allerede naaet en ganske stor betydning som havnestad for guldfelterne i Yalgoo og Murchison; havnen er beskyttet ved udenfor liggende øer og grunde, og maa efter vestaustralsk maalestok betegnes som ret god; der losses og lastes ved solide trækaier forsynede med springpæle. Nordmanden kaptein S. J. E. Jørgensen, der i sin tid seilede redningsbaaden „Storm King“ fra England til Australien og senere førte dampskib her paa kysten, er nu havnemester i Geraldton og vil med fornøielse give nærmere oplysninger om stedet.

Af nordligere havnepladse er, saavidt vides, Roebuck Bay den eneste, som — strandingstilfælde fraregnet — har været besøgt af skib fra de forenede riger. Et norsk barkskib havde for endel aar siden, forinden Roebuck Bay var bleven almindelig kjendt, stenkulslast dertil fra Newcastle, N. S. W., med mere end dobbelt fragt af, hvad der nu betales. Just for at kunne benytte anledningen til fragtslutning paa saadanne nye steder bør førerne, særlig af smaaskibe, i australsk fart helst have fuld frihed til at disponere sine skibe efter omstændighedernes medfør.

Med hensyn til udsigterne for emigranter kan man væsentlig kun henholde sig til, hvad der er udtalt i de nærmest foregaaende aarsberetninger. Uagtet den foran anførte befolkningsstatistik tyder paa, at udsigterne ikke kan være synderlig gode, skulde det dog synes, som om de her gjældende

høie arbeidspriser maatte byde heldige vilkaar, ialfald for den almindelige arbeidsmand; dette er imidlertid ingenlunde tilfældet i den grad, som man skulde tro; thi de høie lønninger er for en stor del fremtvungne ved kunstige midler og opnaaes kun af dem, der er heldige nok til at tilhøre visse laug eller „unions," og kun for saa lang tid, som arbeideren fylder et vist maal af duelighed, medens han, saasnart hans duelighed synker en grad under dette maal, oftest er aldeles hindret fra overhovedet at arbeide i samme fag. Dernæst raader gjennemgaaende stor usikkerhed og hyppig arbeidsløshed i de fleste brancher af industrien, og endelig — og dette er for arbeideren endnu vigtigere — er overklassernes lønninger her i Australien stadig forøgede i endnu større mon end arbeidernes. Gjennem tolden paa mange af livets fornødenheder betaler han en høi skat. Hvad særlig angaar skandinavernes stilling herude, tør man vel deraf, at deres antal i den sidste decade snarere er formindsket end øget, drage den slutning, at de for det meste ikke har fundet sig synderlig tilfredse, og det uagtet en flerhed af dem just hører til den klasse arbeidere, som er mest eftersøgte. Sjømænd, skibstømmermænd, fiskere, kokke og sagbrugsarbeidere gjør det forholdsvis bedst. Landbrugsarbeidere er stadig eftersøgte, men da den løn, som betales til en dygtig landmand, kun er 15 sh. à 20 sh. pr. uge samt kost, er det tvilsomt, om reisen hid lønner sig for en saadan, medmindre han besidder eller har udsigt til at kunne faa laant lidt kapital, saaledes at han, saasnart han har lært landets forhold at kjende, vil kunne erhverve jord for egen regning; hertil er der og vil der i en lang fremtid vedblive at være rig adgang, og den kapital, som udkræves, er forholdsvis liden, da man kan faa jorden yderst billig og paa lang afbetaling, medens de klimatiske forhold gjør, at man omtrent ingen udhusbygninger behøver. I Tasmania og Vest-Australien vil for tiden emigranter have bedre udsigter end i Victoria. Kontorister, kunstnere og i det hele taget alle, som ikke er duelige og villige til kropsligt arbeide, fraraades at emigrere hertil.

Diverse oplysninger. Besætningerne paa de norske og svenske skibe, der i aaret 1901 besøgte distriktet, androg inklusive skibsførerne til 1 096 mand. Nedenstaaende tabel angiver antallet af af- og paamønstringer samt rømninger:

	Norske fartøier.			Svenske fartøier.		
Ved hovedstationen:	Af-mønstrede.	Paa-mønstrede.	Rømte.	Af-mønstrede.	Paa-mønstrede.	Rømte.
Norske sjømænd	47	53	19	—	—	1
Svenske do.	13	19	3	—	—	2
Fremmede do	31	40	6	1	9	3
	91	112	28	1	9	6
Ved vicekonsulsstationerne:						
Norske sjømænd	16	31	14	—	1	1
Svenske do.	2	10	4	—	2	2
Fremmede do.	11	24	10	—	3	2
	29	65	28	—	6	5

Hyrerne var ogsaa i det forløbne aar temmelig høie. Efter adskillige forhandlinger mellem kystdampskibenes rederier og sjømændenes forening fastsloges følgende hyretarif, der traadte i kraft den 1ste juli 1901: for matroser £ 7. 0. 0 pr. maaned, de havde tidligere £ 6. 10. 0; for baadsmænd £ 7. 10. 0 til £ 8. 0. 0, for fyrbødere £ 8. 10. 0 til £ 9. 0. 0 og for „donkeymen" £ 9. 10. 0 til £ 10. 0. 0 — alt med betaling for overtidsarbeide. Efter denne tarif vil dampskibenes besætninger praktisk have gjenvundet alt, som de tabte i den store strike i aaret 1893, hvilken endte med en nedsættelse af £ 2. 0. 0 over hele linjen. Paa britiske skibe i oversjøisk fart betaltes fra £ 4. 10. 0 til £ 6. 0. 0, leilighedsvis vistnok endnu høiere, og i kystfart £ 4. 0. 0 à £ 4. 10. 0. Paa norske og svenske skibe erholdtes uden vanskelighed matroser til hyrer mellem £ 3. 0. 0 og £ 4. 10. 0; stuerter og tømmermænd var det derimod vanskeligt at erholde. Rømningerne fra vore skibe var meget mindre talrige end i det foregaaende aar, og de rømte folk for det meste af den sort, som ikke efterlod noget savn.

Sundhedstilstanden i distriktet var gjennem hele aaret god.

Befolkningen i de tre kolonier, som hører til dette distrikt, antages ved udgangen af aaret 1901 at have udgjort: i Victoria ca. 1 193 000, i Tasmania ca. 186 000 og i Vest-Australien ca. 184 000. Melbourne havde den 31te marts 1901: 494 129 indbyggere, heraf i selve City 67 483.

Fra den 1ste juli 1900 til den 30te juni 1901 døde i Victoria 12 norskfødte og 25 svenskfødte individer; af disse døde 12 i hospitaler og andre velgjørenhedsindretninger, og 3 omkom ved ulykkestilfælde.

Man har i aarets løb paa anmodning af hjemmeværende slægt og venner eftersøgt 40 norske og svenske undersaatter, hvoraf det hidtil har lykkedes at finde 8.

Gjennem konsulatet hjemsendtes ved sjømandsanvisninger til Norge £ 142. 0. 0, til Sverige £ 58. 0. 0.

Der ankom under konsulatets adresse til sjøfolk ombord i norske og svenske skibe samt til i kolonierne bosatte landsmænd ca. 6 000 breve, hvoraf 60 ufrankerede.

Paa den skandinaviske kirke hviler nu ikke mere gjæld end ca. £ 350.

Konsulatkontoret er fremdeles i samme bygning, 376 William Street; det holdes aabent alle søgnedage fra kl. 10—$4^1/_2$, om lørdagene dog kun fra kl. 10—2. Konsulatets registrerede telegramadresse er ordet: „Scandinav."

Fortegnelse over de inden Melbourne konsulatdistrikt etablerede handelshuse, i hvilke nogen norsk eller svensk mand er medeier, og som befatter sig med import eller export, skibsmægleri eller bankierforretning.

Sted.	Firmaets Navn.	Etablerings-aar.	Adresse.	Norsk eller svensk medeiers navn.	Nationalitet.	Specialitet.	Anmerkninger.
Melbourne	Otto Rømcke & Co. Proprietary, Limited.	1897	87 Queen Str.	Otto Rømcke	N.	Import af trælast, trælastagentur, m. m.	Fra 1887—1897 etablerede sammen under firma: Rømcke, Gunnersen & Co.
—	G. Gunnersen & Co.	1897	58 William Str.	Gunnar Gunnersen	N.	do.	Herr O, Rømcke var etableret under eget navn fra 1884.
—	Rasmus Parelius.	1888	44 Viaduct Buildings	Rasmus Parelius	N.	Import af fiskevarer m. m.	
—	A. W. Annerstadt & Co.	1889	261 Collins Str.	August Wilhelm Andersson	S.	Parfumerifabrik og import af svenske varer.	
—	A. T. Schreuder.	1889	383 Flinders Str.	Anders Terkelsen Schreuder.	N.	Skibsmægleri.	
—	Schreuder & Svensen.	1891	Do.	Do.	N.	Skibshandel og import af norske varer.	Herr Svensen gik ud af firmaet i 1898.
—	Thv. Ramsland.	1897	54 William Str.	Thorvald Ramsland	N.	Trælastagentur.	
—	James Dickson Wärn.	1902	218 Walpole Street Kew.	James Dickson Wärn.	S.	Import af og agentur for svenske varer.	

Skibsfartspræmier i Frankrige.

Skrivelse fra generalkonsulatet i Havre, dateret 5te mai 1902.

Under ærbødig henvisning til foregaaende indberetninger fra generalkonsulatet angaaende forslagene til ændringer i den franske lov om handelsflaaden af 30te januar 1893 giver man sig herved den ære at meddele, at der i „Journal officiel" for 10de f. m. findes offentliggjort en ny, for 10 aar gjældende „Loi sur la marine marchande" af 7de s. m.

Sammenholdes disse tvende love, som for os har sin største interesse ved deres bestemmelser om præmier for handelsflaaden, vil det sees, at medens den ældre lovs regler om bygningspræmier („primes à la construction") er bibeholdte uden forandring, har bestemmelserne om fartspræmier („primes à la navigation"), der fremdeles udelukkende skal komme i Frankrige byggede fartøier tilgode, undergaaet væsentlige ændringer, paa samme tid som der ved den nye lov indføres endnu et tredje slags præmier, udrustningspræmier („compensation d'armement"), der ogsaa skal kunne udbetales for i udlandet byggede staal- og jerndampskibe, som tilhører franske rederier

Præmierne skal øieblikkelig inddrages, hvis det konstateres, at det selskab eller den person, der oppebærer dem, kun er en mellemmand, saaledes at fartøiets virkelige eier er en udlænding.

I regjeringens motiver til forslaget til den nye lov anføres, at det hviler paa følgende principer:

1. Forøgelse af den understøttelse, som hidindtil er blevet ydet til dampskibsflaaden, og en parallelt hermed gaaende formindskelse af den seilskibsflaaden hidindtil tilstaaede subvention, alt i det øiemed saavidt muligt at tilveiebringe ligevegt mellem de opofrelser, som staten paalægger sig for at ophjælpe handelsflaaden.

2. Erlæggelse af en udrustningspræmie („Compensation d'armement") til bedste for i udlandet byggede franske dampskibe, i det øiemed at yde erstatning for de særbyrder, der hviler paa skibsfarten under fransk flag, og erlæggelse af en saavidt større fartspræmie („prime de navigation") til i Frankrige byggede fartøier, at de fordele, som de indenlandske verksteder derved opnaar, bliver saa betydelige, at rederne maa finde en decideret fordel ved at lade sine skibe bygge i Frankrige.

Hvorvidt nu dette nye udslag af protektionismen ogsaa vil medføre den tilsigtede virkning, en saavidt betydelig tilvekst af større franske dampskibe, at en betragtelig del af de fragtbeløb, der nu i franske havne inkasseres af udenlandske redere, herefter vil komme franskmænd tilgode, og specielt, i hvilken grad den norske og svenske skibsfart vil paavirkes deraf, derom turde det paa det nærværende tidspunkt være overmaade vanskeligt at udtale nogen begrundet mening.

Derimod turde man allerede nu med adskillig sikkerhed kunne forudsige, at den, efter den almindelige opfatning overdrevne bygning af meget store seilskibe, som i de senere aar, i ly af de ældre præmielove, har fundet sted her i landet, nu efterhaanden vil ophøre.

Indhold: **Lübeck** s. 193. — **Melbourne** s. 217. — **Skibsfartspræmier i Frankrige** s. 240.

Johannes Bjørnstads bogtrykkeri.

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler m. m.
indkomne i aaret 1902.

Udgivet ved
No. 6. departementet for det indre, afdelingen for udenrigske sager, handel og sjøfart. **1902.**

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

Alexandria.

Aarsberetning for aaret 1901 fra generalkonsul C. Belinfante Östberg, dateret 3die mai 1902.

Den norske skibsfart i aaret 1901.

	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	12 459	8	12 459	-	-	4	5 805	4	5 805
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	8	12 459	8	12 459	-	-	4	5 805	4	5 805
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe . . .	-	-	6	6 872	6	6 872	-	-	-	-	-	-
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	6	6 872	6	6 872	-	-	-	-	-	-
Totalsum af ladede fartøier	-	-	14	19 331	14	19 331	-	-	4	5 805	4	5 805
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	4	6 654	4	6 654
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	-	-	-	-	-	-	4	6 654	4	6 654
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	6	6 872	6	6 872
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	-	-	-	-	-	-	6	6 872	6	6 872
Totalsum af ballastede fartøier	-	-	-	-	-	-	-	-	10	13 526	10	13 526

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 370 000.00, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 80 000.00.

For ordre, reparation eller lignende anløb ingen norske fartøier.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 16 dr. 30 251 tons, til hovedstationen 15 dr. 26 098 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 791.15, ved vicekonsulsstationerne kr. 436.38; heraf tilfaldt generalkonsulen kr. 1 009.34. Af svenske skibe erlagdes ved hovedstationen kr. 2 006.28, ved vicekonsulsstationerne kr. 263.72; heraf tilfaldt generalkonsulen kr. 2 138.14. Ialt tilfaldt generalkonsulen kr. 3 147.48.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen intet, ved vicekonsulsstationerne, i norske sager kr. 10.08, i svenske sager kr. 6.10, i andre sager kr. 16.20.

Skibsfarten paa distriktet i aaret 1901 med norske fartøier omfattede 14 dampskibe dr. 19 331 tons, og de opseilede bruttofragter udgjorde tilsammen kr. 370 000, hvorhos 47 norske dampskibe dr. tilsammen 76 195 tons passerede Suezkanalen.

Skibsfarten med svenske fartøier (ligeledes samtlige dampskibe) omfattede 20 fartøier dr. 37 740 tons, og de opseilede bruttofragter udgjorde tilsammen kr. 570 500, hvorhos 4 svenske dampskibe dr. tilsammen 1 573 tons passerede Suezkanalen.

Fragtmarkedet var meget stille med lave rater, hvilket kan tilskrives overtilgang paa tonnage næsten under hele aaret med faa undtagelser, og liden forhaabning findes der om en snarlig forandring heri, særlig om krigen i Syd-Afrika skulde slutte, da yderlige tonnage da vilde blive ledig.

Fragterne for trælast fra Hudiksvall til Alexandria, som i begyndelsen af aaret var oppe i 110 frcs. pr. standard, gik om sommeren ned til 70 à 75 frcs., ved hvilken notering de har holdt sig i vinterens løb.

Kulfragterne, som i begyndelsen af aaret var ca. 8 sh. 6 d pr. ton, gik om høsten lige ned til 5 sh. pr. ton, hvilke lave noteringer fortsatte, lige indtil de i de sidste uger er steget til ca. 6 sh. pr. ton.

Fragterne fra Alexandria til Liverpool var i gjennemsnit for bomuld 11 sh. pr. ton Mt. og for bønner 1 sh. 6 d pr. quarter à 480 lbs. Til Englands østkyst for bomuldsfrø høiest 10 sh. og lavest 5 sh. pr. ton og for bønner høiest 1 sh. 9 d og lavest 1 sh. 1½ d pr. quarter.

Handelen mellem Norge og Egypten er fremdeles indskrænket til mindre partier cigaretter. Exporten til Egypten af norske fiskevarer umuliggjøres som følge af vanskeligheden ved i Egyptens fugtige klima at kunne holde lager, uden at fisken skulde tage skade, og hvad trævarer angaar, foretrækkes det svenske mere harpiksholdige virke. Af svenske trævarer importeredes i aaret 1901 til en værdi af £ 218 000, medens totalimporten af trælast til Egypten havde en værdi af £ 748 000. En del af denne import af svensk trælast formidledes af norske agenter. De kvaliteter af saget vare, som markedet her kræver, er sekunda og tertia fransk sortering. Gjennemsnitsprisen har været £ 14. 15. 0 cif. pr. standard for sekunda kvalitet. For spærrer har gjennemsnitsprisen været £ 3. 10. 0 pr. standard.

Af andre varer importeredes fra Sverige fyrstikker for £ 4 424, telefonapparater for £ 2 208, jern og staal for £ 1 075, jernvarer for £ 542, avispapir for £ 373, omslagspapir for £ 475.

Egyptens hele import og export i aaret 1901 udgjorde i sammenligning med foregaaende aar:

	1900.	1901.	
Import af „varer“ .	£ 13 535 000	£ 14 649 000	+ £ 1 114 000
— „ tobak . .	„ 577 000	„ 596 000	+ „ 19 000
Export „ „varer“ .	„ 16 766 000	„ 15 730 000	÷ „ 1 036 000
— „ tobak . . .	„ 357 000	„ 423 000	+ „ 66 000

Exporten af bomuld i aaret 1901 udgjorde 6 millioner kantarer til en værdi af 12 millioner pund sterling mod $5^1/_2$ million kantarer i aaret 1900 til værdi 13 millioner pund sterling, d. v. s. en forøgelse i kvantitet af $^1/_2$ million kantarer og en formindskelse i værdi af 1 million pund sterling.

Af bomuldsfrø exporteredes i aaret 1901 for en værdi af 2 millioner pund sterling, samme beløb som det næst foregaaende aar.

Af sukker exporteredes ca. 50 000 tons til en værdi af 540 000 pund sterling mod 54 000 tons i aaret 1900 til en værdi af 575 000 pund sterling.

Bønner exporteredes hovedsagelig til England til en værdi af £ 260 000 mod £ 205 000 det næst foregaaende aar, og løg til en værdi af £ 130 000 mod £ 153 000 i aaret 1900.

Exporten af cigaretter viser en fortsat øgning. I aaret 1901 exporteredes 530 000 kg., modsvarende ca. 380 millioner cigaretter, 19 pct. forøgelse af næst foregaaende aars export.

Egyptens produktion af korn, d. v. s. hvede, er ikke tilstrækkelig for landets behov. I aaret 1901 importeredes 67 000 tons til en værdi af £ 523 000, deraf 64 pct. fra Frankrige og 25 pct. fra Rusland.

Baku.

Aarsberetning for aaret 1900—1901 fra konsul K. W. Hagelin, dateret 17/4 april 1902.

Oversigt over Bakus naftaindustri for arbeidsaaret 1900. Antallet af firmaer, som i aarets løb har været sysselsat med arbeide paa borefelterne, var 167 mod 160 i det nærmest foregaaende aar. Af disse 167 har 146 optraadt som naftaproducenter. Nedenstaaende tabel viser tilveksten i antallet af naftaproducenter i de sidste aar, og udbyttets størrelse:

	Antal firmaer.	Antal produc. borehuller.	Pud udvundet nafta i 1900.
Tilvækst i aaret 1897 . . .	13	73	13 390 315
— - „ 1898 . .	17	131	66 244 176
— - „ 1899 . . .	35	220	69 985 704
— - „ 1900 . . .	29	108	30 183 209
Tilsammen i aaret 1900	146	1 710	600 763 812

**

Arealet af den jord, som i aaret 1900 exploiteredes, var 906 desjatin. 105.66 kvadratfavne eller 989.40 h.ar mod 925.91 h.ar i aaret 1899. Forøgelsen udgjøres hovedsagelig af jord af kronens reserve, som ved auktionen den 16de februar 1899 (gammel stil) bortauktioneredes, og som i løbet af aaret 1900 er kommet til exploitering.

Boringsarbeider.

Det følgende giver et billede af de boringsarbeider, der er foretaget i aarets løb.

Under arbeide 1ste januar 1900		744 borehuller
Af disse afsluttedes i aaret	377	
og overgik til aaret 1901	367	
Boring paabegyndtes i aaret 1900		471 borehuller
Af disse afsluttedes i aaret	70	
og overgik til aaret 1901	401	

Naftaudbytte.

Antallet af producerende borehuller var i aaret 1900 1 710.

Hele naftaudbyttet opgik til 600 763 812 pud eller 9 852 526 tons. Fordeles denne kvantitet ligelig paa antallet af borehuller, erholdes som middeludbytte for et borehul 351 324 pud.

Nedenfor findes sammenstillet saavel det totale udbytte som middeludbyttet for de sidste 5 aar.

Aar.	Udvunden nafta.	Forøgelse fra næst foregaaende aar.		Antal produc. borehuller.	Middeludbytte pr. borehul.
	Tusen pud.		Pct.		Tus. pud.
1896	386 292	+ 8 866	+ 2.4	735	526
1897	421 924	+ 35 632	+ 9.1	904	467
1898	485 931	+ 64 007	+ 15.2	1 107	440
1899	525 239	+ 39 308	+ 8.1	1 357	387
1900 . .	600 764	+ 75 525	+ 14.4	1 710	351

Fabrikvirksomheden.

Det hele antal af fabriker for forarbeidelse af nafta var i aaret 1900 94, d. v. s. 7 mindre end i næst foregaaende aar.

Af disse var 66 kerozinfabriker, 18 kerozin- og oljefabriker, oljefabriker 3, benzin 4 og diverse 3.

Tilvirkningen af lysoljer opgik i aaret 1900 til 134 108 900 pud eller 2 199 386 tons, hvilket viser en forøgelse fra aaret 1899 af 21.43 pct.

Af smøreoljer tilvirkedes følgende sorter og kvantiteter:

Cylinderolje	373 906 pud
Maskinolje	12 565 276 „
Spindelolje	1 899 622 „
Solaroljer	4 894 051 „
Sum	19 732 855 pud

Udførselen af naftaprodukter

i de sidste to aar af de forskjellige produkter fremgaar af nedenstaaende tabel.

Produkt.	Udført fra Baku. 1899.	1900.	Forøgelse for 1900. Pud.	Pct.
Lysoljer	103 218 240	123 925 340	20 707 100	20.0
Smøreoljer	11 524 700	13 590 143	2 065 443	17.9
Benzin etc.	1 400 110	2 190 282	790 172	56.4
Masut	244 926 942	264 433 566	19 506 624	7.9
Raanafta	24 478 977	39 000 914	14 521 937	59.5
Sum	385 548 969	443 140 245	57 591 276	14.9

Opgaver over handelen i Astrakan.

De nedenanførte zifre refererer sig til aarene 1898 og 1899 og er hentede fra meddelelser, udgivne af det astrakanske guvernements statistiske komite. Ifølge nævnte opgaver var omsætningen af varer i de respektive aar følgende:

Tilførsel til Astrakan:

	1898. Vegt af varer i pud.	1898. Deklareret værdi, rubler.	1899. Vegt af varer i pud.	1899. Deklareret værdi, rubler.
Paa Volga	32 216 236	48 498 773	47 644 957	22 013 530
Fra Persien	1 255 149	4 380 598	1 156 949	4 521 770
Kystfart	288 259 113	86 659 895	272 500 375	98 404 309
Sum	321 730 498	109 539 266	321 302 281	124 939 616

Udførsel fra Astrakan:

Paa Volga	211 137 561	39 890 822	216 408 162	47 801 646
Til Persien	522 526	1 025 576	566 894	1 053 165
Kystfart	25 217 841	43 926 516	27 099 294	48 865 535
Sum	236 877 928	84 842 914	244 074 350	97 720 346

I det følgende gives nærmere opgaver for de vigtigste af de varer, som indgaar i de foran anførte totalsummer.

Tilført Astrakan flodveien:

	1898.	1899.		1898.	1899.
	Pud.			Pud.	
Rugmel . .	1 362 669	1 334 875	Droger . .	93 755	177 348
Hvedemel .	2 701 675	4 208 223	Lædervarer	17 588	57 986
Hvede . .	159 723	217 876	Kul . . .	444 303	431 595
Rug . . .	495 346	71 473	Vin . . .	92 154	58 448
Havre . .	628 688	1 238 813	Øl . . .	99 809	347 189
Byg . . .	82 937	77 297	Mineralvand	14 295	—
Diverse korn og produkter deraf	218 544	192 454	Støbegods .	105 021	88 480
Grøntsager	4 191	137 722	Fiskeredskaber . .	80 017	39 744
Hirse . .	81 044	75 693	Sten, sand, ler og cement .	752 552	897 784
Salt . . .	1 487 026	3 368 224	Asfalt og gibs .	199 278	201 452
Manufakturvarer . .	244 696	185 870	Jernbanesveller	1 752 247	—
Bomuld .	5 340	11 428	Tjære, beg etc .	379 948	349 498
The . .	36 771	42 577	Artilleri-, telegraf-fornødenheder . .	75 547	—
Sukker .	191 573	66 181	Fartøisudrustning .	6 123	127
Sprit . .	50 505	15 295	Smør og oljer . .	—	71 415
Jern og jernvarer . .	858 953	1 019 538	Bygningsvirke . .	-	9 525 134
Tømmer .	12 566 828	16 922 659			
Trævarer, forarbeid.	94 721	3 600			
Ved . . .	3 465 817	2 895 480			
Kalk og kridt . .	473 275	623 234			
Kolonialvarer . .	121 740	288 123			
Galanterivarer .	91 333	25 926			

Tilført Astrakan fra Persien:

	1898.	1899.		1898.	1899.
	Pud.			Pud.	
Ris . . .	41 331	28 330	Kaviar, saltet . . .	13 584	9 031
Appelsiner, citroner og pomerancer .	2 671	3 374	Fisk, saltet og røget .	240 373	230 415
Tørrede frugter .	460 785	355 824	Fiskefedt og -lim .	1 600	1 302
Valnødder .	16 832	21 152	Voks . .	1 302	1 526
Mandler .	17 184	14 749	Huder, bearbeidede	5 597	2 287

	1898.	1899.
	Pud.	
Kostbare træsorter	83 788	84 216
Frø . . .	4 103	7 613
Tragantgummi .	3 005	2 868
Raa bomuld	332 546	350 628
Hamp . .	11 511	2 891
Raasilke .	19	68
Matter . .	1 969	2 988
Uld . . .	2 067	4 791
Hjortehorn.	158	272
Pelsverk .	7 274	2 396

Tilført fra russiske havne ved det Kaspiske Hav:

	1898.	1899.
	Pud.	
Nattaprodukter .	279 369 534	263 139 749
Raa bomuld . .	2 247 896	2 145 710
Vin . .	302 758	325 043
Huder .	372 792	378 748
Pelsverk .	68 485	—
Tørret frugt .	11 273 826	1 258 202
Frugt .	89 688	88 359
Uld .	306 611	364 744
Fiskeriprodukter . .	2 045 520	2 377 127

Udført fra Astrakan flodveien:

	1898.	1899.
	Pud.	
Størfisk .	297 702	496 948
Sild . .	701 033	1 091 764
Mort . .	909 864	860 019
Anden fisk	7 331 132	8 571 584
Kaviar, presset .	1 055	4 122
Kaviar, ikke af størfisk .	125 088	156 164
Fisketran .	34 285	78 092
Sælhundstran . .	46 921	27 250
Huder af sælhund .	5 951	5 288
Lysoljer .	24 469 729	24 308 167
Masut og raanafta	166 439 282	169 738 250
Smøreoljer, benzin etc.	2 401 659	324 728
Vindruer .	6 788	4 060
Vin . .	199 367	215 777
Frugt . .	1 042 097	1 664 108
Korn og mel . .	628 978	2 000
Hirse . .	25 396	537 881
Raa bomuld . .	1 532 689	2 074 647
Matter .	2 474	88
Hampevarer .	12 800	2 411
(Dun)Pelsvarer .	37 253	25 495
Lædervarer	129 156	172 326
Faareskind	256 603	204 990
Lammeskind („Astrakan“)	120 973	56 418
Uld . .	171 065	313 046
Kobber samt kobber- og jernvarer	89 229	37 732
Salt . .	769 730	445 650
Kostbare træsorter	64 914	103 328
Kolonialvarer	179 602	432 933

	1898.	1899.		1898.	1899.
	Pud.			Pud.	
The	1 846	678	Ben	8 000	30 000
Tobak . . .	13 843	2 297	Droger, manufakturvarer etc.	13 994	25 541
Grøntsager . .	75 218	133 998			
Kar, diverse .	85 175	54 463			

Udført fra Astrakan til Persien:

	1898.	1899.		1898.	1899.
	Pud.			Pud.	
Hvedemel . . .	12 562	35 896	Maskiner . . .	1 091	4 482
Rugmel	975	4 150	Møbler etc. . .	26 243	29 334
Salt, raffineret .	206 240	202 912	Trælast . . .	24 400	13 527
Brændevin . .	1 017	64	Skotøi	339	465
Vin	1 008	16	Reb, liner etc. .	7 046	1 672
Sukker	46 469	52 082	Bomulds- og linlærred . . .	3 671	3 114
Bygningsvirke .	73 349	117 025	Lin- og hampevarer	3 756	5 509
Tjære og beg .	3 408	4 094	Silke- og uldtøier	282	388
Huder, garvede .	101	302	Klæde	752	1 334
Jern og staal . .	13 788	11 371	Vogne	625	814
Glas, porcelæn og fajancevarer .	23 405	26 114	Lædervarer . .	466	659
Speile	667	1 587	Bomuldstøier . .	118	420
Metalvarer . .	12 420	6 821	Papir, diverse .	—	5 700

Udført fra Astrakan til russiske havne ved det Kaspiske Hav:

	1898.	1899.		1898.	1899.
	Pud.			Pud.	
Bomulds-, uld- og silkevarer .	995 046	1 134 898	The . . .	47 278	57 198
Trævirke .	13 936 731	12 593 769	Droger etc.	350 545	386 774
Metalvarer	686 537	—	Kolonialvarer	290 065	—
Hvedemel .	1 910 995	—	Hampevarer	252 326	—
Jern . .	979 204	2 017 942	Øl og mineralvand .	584 530	—

San Francisco.

Aarsberetning for aaret 1901 fra konsul Henry Lund, dateret 30te april 1902.

Den norske skibsfart i aaret 1901.

	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	-	-	46	88 076	46	88 076	-	-	5	10 681	5	10 681
Seilskibe	-	-	2	2 377	2	2 377	-	-	2	3 985	2	3 985
Sum	-	-	48	90 453	48	90 453	-	-	7	14 666	7	14 666
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	12	23 467	12	23 467	-	-	13	25 816	13	25 816
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	7	8 162	7	8 162
Sum	-	-	12	23 467	12	23 467	-	-	20	33 978	20	33 978
Totalsum af ladede fartøier	-	-	60	113 920	60	113 920	-	-	27	48 644	27	48 644
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe . .	-	-	6	13 025	6	13 025	-	-	48	92 269	48	92 269
Seilskibe . . .	-	-	1	2 605	1	2 605	-	-	1	997	1	997
Sum	-	-	7	15 630	7	15 630	-	-	49	93 266	49	93 266
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	12	25 246	12	25 246	-	-	12	25 087	12	25 087
Seilskibe	-	-	7	8 162	7	8 162	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	19	33 408	19	33 408	-	-	12	25 087	12	25 087
Totalsum af ballastede fartøier	-	-	26	49 038	26	49 038	-	-	61	118 353	61	118 353
Ialt	-	-	86	162 958	86	162 958	-	-	88	166 997	88	166 997

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 1 706 940.00, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 2 296 332.00.

For ordre, reparation eller lignende anløb ingen norske fartøier.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 1 dr. 1 711 reg.-tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 2 991.63,

ved vicekonsulsstationerne kr. 2 369.66; heraf tilfaldt konsulen kr. 1 184,83. Af svenske skibe ved hovedstationen ingen, ved vicekonsulsstationerne kr. 107.85; heraf tilfaldt konsulen kr. 53.92. Ialt tilfaldt konsulen kr. 4 230.38.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 755.98, i svenske sager kr. 2 435.22, ved vicekonsulsstationerne, i norske sager kr. 1 426.12, i svenske sager kr. 2 973.83.

Skibsfart. Heller ikke i aaret 1901 var der nogen direkte forbindelse mellem de forenede riger og dette konsulatdistrikt.

Et svensk jernskib paa 1 711 reg.-tons ankom til Portland, Ore., i ballast fra Nagasaki og afseilede til Capetown med en ladning trælast. Udgaaende fragt £ 5 250. Ingen fartøier anløb for ordre eller havari. Et jernskib dr. 2 605 reg.-tons blev indkjøbt i San Francisco fra britiske eiere for norsk regning.

86 norske fartøier af samlet drægtighed 162 958 reg.-tons ankom til konsulatdistriktet i aaret 1901. Heraf var 76 dampskibe dr. 149 814 reg.-tons og 10 seilskibe dr. 13 144 reg.-tons. Sammenlignet med aaret 1900 viser antallet et aftagende af 2 fartøier, og tonnagen en formindskelse af 9 451 reg.-tons.

Samtlige dampskibe ankom under maanedsfragt. To gik hele aaret med kul fra Vancouverøen til San Francisco. De øvrige dampskibe var væsentlig beskjæftiget mellem Pacifikkysthavne og Sibirien, Japan, Kina og Philippinerne.

Af de ankomne 10 seilskibe kom 2 med kul til San Francisco fra Australien. De øvrige ankom i ballast til andre havne i distriktet fra Central-Amerika, Samoa og Hawaii.

Der afgik fra distriktet 88 norske fartøier dr. 166 997 reg.-tons, hvoraf 78 dampskibe dr. 153 853 reg.-tons og 10 seilskibe dr. 13 144 reg.-tons. Af sidstnævnte afseilede 5 med korn til Europa, 3 med trælast til Australien og 1 med stykgods til Syd-Afrika.

De samlede ind- og udgaaende fragter udviser i aaret 1901 et anslaaet bruttobeløb af kr. 4 003 272.00, hvilket overstiger det tilsvarende beløb i aaret 1900 med kr. 377 082.00.

San Francisco. Den oversjøiske skibsfart paa San Francisco i aaret 1901 udviser:

Ialt ankomne 963 fartøier dr. 1 562 050 reg.-tons, hvoraf 479 seilskibe dr. 568 311 reg.-tons og 484 dampskibe dr. 993 739 reg.-tons. Sammenlignet med aaret 1900 bemerkes en forøgelse i antallet af 10 fartøier og i drægtighed af 74 234 reg.-tons, som næsten udelukkende falder paa dampskibene. For 10 aar siden stod forholdet som følger: Ankomne seilskibe 783 dr. 898 753 reg.-tons, dampskibe 358 dr. 573 673 reg.-tons.

De til San Francisco i aaret 1901 ankomne fremmede nationers skibe udviser følgende forhold:

	Antal.	Reg.-t.		Antal.	Reg.-t.
Storbritannien . .	221	431 841	Holland	1	1 954
Norge	52	101 101	Mexico	2	1 952
Tyskland . . .	39	83 414	Rusland	2	1 776
Frankrige . .	32	53 835	Nicaragua . . .	1	959
Japan . .	15	51 670			
Chili	12	20 200	Ialt i 1901	391	774 076
Østerrige . . .	6	13 419	mod i 1900	411	808 400
Italien	8	11 955			

Den norske skibsfart paa San Francisco udviser en forøgelse af 1 fartøi og 1 227 reg.-tons over aaret 1900.

Havneafgifter: Lodspenge for fartøi over 500 reg.-tons $ 5.00 pr. dybgaaende fod og 4 cents pr. reg.-ton. Bryggepenge for skib over 300 reg.-tons under losning $ 4.00 for de første 200 tons og $^3/_4$ cent pr. reg.-ton derover pr. dag. Under lastning beregnes halv afgift.

Stuvningsafgifter: For lastning af hvede og mel 30 cents pr. ton vegt og for trælast fra 90 cents til $ 1.10 pr. 1 000 kvadratfod en tomme tyk.

Fragtmarkedet i det forløbne aar begyndte med en fortsættelse af de i aaret 1900 gjældende høie fragter, indtil i slutningen af aaret et større antal dampskibe søgte denne kyst, hvilket havde til følge, at der blev en overflod af tonnage, hvoraf befragterne ikke var sene til at benytte sig, og fragterne erfarede i begyndelsen af aaret 1902 et betydeligt fald. De franske subsiderede skibe var de første til at antage de lavere fragter, der blev budne, da disse skibe ved hjælp af subsidiet kan tjene penge paa fragter, der ikke vil betale andre nationers skibes udgifter.

Hvedefragter for jern- og staalskibe fra San Francisco til U. K. f. o. blev i aaret 1901 betalt som følger:

Januar 37 sh. 6 d à 41 sh. 3 d	Februar 38 sh. à 38 sh. 9 d
Marts 35 sh. 6 d	April 32 sh. 6 d à 35 sh.
Mai 35 sh. à 37 sh. 6 d	Juni 34 sh. 6 d à 38 sh. 9 d
Juli 37 sh. 6 d	August 38 sh. 9 d
September 37 sh. 9 d	Oktober 31 sh. 9 d à 36 sh. 3 d
November 32 sh. à 35 sh. 9 d	December 35 sh. à 36 sh. 3 d

Trælastfragterne var ligeledes ved aarets begyndelse høie, men gik ved aarets slutning ned i lighed med hvedefragterne. Fra Puget Sound kvoteredes i december til Sydney 41 sh. 3 d, Melbourne eller Adelaide 47 sh. 6 d, Port Pirie 46 sh. 3 d, Fremantle 57 sh. 6 d, Callao 47 sh. 6 d, Buenos Aires 65 sh., Hongkong 41 sh. 3 d, Shanghai 41 sh. 3 d, Port Arthur 47 sh. 6 d, Taku 52 sh. 6, Wladiwostock 45 sh., Calcutta 70 sh., Syd-Afrika 70 sh. og U. K. 75 sh., alt pr. 1 000 kvadratfod, en tomme tyk.

Kulfragterne fra Australien, som i begyndelsen af aaret var 18 sh. fra Newcastle, N. S. W. til San Francisco, gik hurtig ned og var ved aarets slutning blot 10 sh. pr. ton fra Newcastle og 1 sh. 6 d mindre fra Sydney. Omendskjønt de fleste fabriker nu bruger olje til brændsel, er dog kulindførselen fra Australien ikke synderlig aftaget, hvilket har sin grund i den betydelig forøgede dampskibstonnage, der hersteds maa forsynes med bunkerkul, og som foretrækker australske kul, naar disse paa grund af lave indgaaende fragter kan faaes forholdsvis billigere end kul, der udmines her paa kysten.

Handelen: Aaret 1901 har i end høiere grad end de nærmest foregaaende aar seet en stor udvikling og forøgelse af San Franciscos omsætning med landene omkring Stillehavet, og flere nye dampskibslinjer etablerede ruter, medens de ældre kompanier har forøget sin flaade med et antal tidsmæssige store dampskibe, særlig for den asiatiske trafik. Den amerikanske regjering

vedbliver at sende store kvanta krigsmaterialier til Philippinerne med indkjøb hersteds. San Francisco gjør endvidere store fremskridt med hensyn til antallet af nye tidsmæssige store bygninger, ligesom faste eiendomme er steget betydelig i værdi, og det fremgaar tydelig, at der i forretningscirkler haves store forhaabninger om byens fremtidige betydning som et centrum for verdenshandelen.

De øversjøiske dampskibsforbindelser er følgende:

Kosmos Line fra Hamburg via sydamerikanske havne; bestaar af 11 dampskibe dr. 40 943 tons under tysk flag.
American Hawaii S. S. Co. fra New York via Kap Horn og Honolulu.
Boston S S. Co. „ — „ — - —.
Pacific Steam Navigation Co. fra Panama via mellemliggende havne; bestaar af 13 dampskibe dr. 50 867 reg.-tons under engelsk flag.
Panama Railroad S. S. Line fra New York via Panama og mellemliggende havne.
Pacific Mail S. S. Co. „ „ — - —„—
Pacific Mail S. S. Co. „ China og Japan.
Occidental & Oriental S. S. Co. „ — - —.
Toyo Kisen Kaisha S. S. Co. „ — - .
Oceanic S. S. Co. fra Australien, Samoa og Hawaii.
Globe Navigation Co. fra Hawaii.

Udførselen af varer og produkter sjøværts i aaret 1901 viser følgende værdier:

Til Europa:	Storbritannien . . .	$ 13 963 894	
	St. Vincent f. o.	- 1 251 230	
	Norge og Sverige . . .	- 1 160	
	Øvrige europæiske lande .	- 637 359	
			$ 15 853 643
Til Asien			- 10 446 911
„ Australien og Polynesien			- 4 212 229
„ amerikanske republiker			- 5 865 244
„ andre lande			- 1 316 627
„ Øststaterne			- 3 947 502
		Tilsammen	$ 41 642 156
		mod i aaret 1900	- 41 419 679

altsaa en tilvekst af $ 222 477.00 Dog maa det bemerkes, at udførselen til Hawaii, som nu er amerikansk territorium, ikke er iberegnet for aaret 1901, hvilket væsentlig vilde have forøget tilveksten. At større værdi end foranævnt blev udført til de forenede riger er sikkert, men da den ikke gik direkte, er den anført under andre lande.

Indførselen sjøværts af fremmede landes varer udviser tilsammen $ 37 266 655.

Indførselen for aaret 1900 var $ 39 424 435, hvori var iberegnet indførselen fra Hawaii.

Clearing House. Bankomsætningen for aaret 1901 beløb sig til $ 1 178 169 536, det største beløb i San Franciscos historie og overstiger aaret 1900 med $ 148 586 942.

Hvedehøsten i Californien i aaret 1901 udgjorde ca. 18 millioner centals mod ca. 13 millioner centals i aaret 1900, der var betydelig under et middelsaar. Hvedepriserne fluktuerede i aaret mellem 95 cents og $ 1.06 pr. cental og i december fra $ 1.01 til $ 1.06. Udførselen ad sjøveien beløb sig til 9 294 538 centals til værdi $ 9 526 812 mod 7 733 667 centals af værdi $ 7 923 347 i aaret 1900.

Hvedemel. Heraf udførtes i aaret 1901 sjøværts 1 169 184 tønder af værdi $ 3 624 470 mod 1 130 353 tønder i aaret 1900 af værdi $ 3 671 963.

Byg. Høsten heraf anslaaes til ca. 10 millioner centals mod ca. 9 millioner centals i aaret 1900. Priserne fluktuerede i aaret fra 70 cents til 92½ cents pr. cental, efter kvaliteten, og i december fra 75 cents til 91¼ cents pr. cental. Udførselen ad sjøveien androg til 4 072 241 centals mod 2 489 826 centals i aaret 1900.

Vine. Produktionen i aaret 1901 var ca. 12 millioner gallons tørre vine à 23 cents pr. gallon paa produktionsstedet og 8½ millioner gallons søde vine à 30 cents pr. gallon paa produktionsstedet, mod respektive 14 millioner og 9 millioner i aaret 1900. Udførselen ad sjøveien var 5 867 539 gallons af værdi $ 1 993 327. Heraf afskibedes til Øststaterne 5 040 990 gallons.

Brændevine. Der produceredes 1¼ million gallons til 45 à 52 cents pr. gallon paa produktionsstedet.

Frugtavlen i aaret 1901 var meget heldig og indbringende for frugtavlerne baade med hensyn til kvantum, kvalitet og priser. Der blev hermetisk nedlagt af forskjellige sorter ca. 2 300 000 kasser à 2 dus. æsker à 2½ pund, et noget mindre kvantum end i aaret 1900. Produktionen af tørrede frugter var: rosiner 72 mill. pund (værdi $ 3 640 000), svedsker 72 mill. pund (værdi $ 2 600 000), ferskener 21½ mill. pund (værdi $ 1 500 000), aprikoser 11½ mill. pund (værdi $ 930 000), pærer 7 mill. pund (værdi $ 500 000), æbler 6 mill. pund (værdi $ 350 000), figener 5½ mill. pund (værdi $ 285 000), mandler og valnødder 15 mill. pund (værdi $ 1 135 000).

Appelsin- og citronhøsten i aaret 1900/1901 anslaaes til ca. 26 000 carloads eller 9 230 000 kasser.

Uld. Heraf produceredes i aaret 1901 ca. 22 millioner pund eller omtrent samme kvantum som i aaret 1900.

Humle. Der produceredes 45 000 baller à 200 lbs. Priserne var fra 11 til 15 cents pr. pund for „choice“ og 9 til 13 cents pr. pund for „medium“.

Guldproduktionen i Californien i det forløbne aar androg til $ 15 730 700, hvilket er det omtrentlige gjennemsnitsbeløb for de sidste 5 aar.

Skibsbygning. Der blev i aaret 1901 i Californien bygget 41 fartøier af 11 519 tons bruttodrægtighed, hvoraf 24 var under 100 tons.

Petroleum. Heraf produceredes i aaret 1901 8 754 500 tønder til værdi $ 7 487 600. Dette produkt vinder i sin raa tilstand mere og mere indpas som brændsel for fabriker og lokomotiver, og experimenteres der nu

med at forsyne større sjøgaaende dampskibe med olje som brændsel. Da oljen er fra $^1/_4$ til $^1/_3$ billigere end kul, har den givet fabrikvirksomheden i Californien et betydeligt stød fremover, ligesom nye foretagender ved dens hjælp er paabegyndte, som ellers ikke vilde betale sig, og vil dette vistnok i den nærmeste fremtid bevirke en fremgang i industrien her, som med kostbare kul til brændsel aldrig kunde have fundet sted.

Hvalfangst. I aaret 1901 hjemvendte til San Francisco 16 fartøier, der bragte 6 745 tønder olje, 76 680 pund hvalben og 1 139 pund elfenben. Gjennemsnitspriserne var 70 cents pr. gallon for spermacetolje, 50 cents for hvalolje, $ 3.50 pr. pund for hvalben og 75 cents pr. pund for elfenben. Fangsten i aaret 1900 paa 19 fartøier var 4 910 tønder olje, 177 700 pund hvalben og 580 pund elfenben. Denne industri er i nedgaaende, da hvalen i Nordishavet synes at være i betydelig aftagende. Det bedste fangstaar, man havde, var i 1887, da 41 fartøier medbragte 32 884 tønder olje, 603 400 pund hvalben og 550 pund elfenben.

Sælfangsten. Til San Francisco blev fra Alaska bragt 22 699 skind. Desuden blev af den kanadiske sælfangerflaade i det nordlige Pacifik-Ocean og Beringsjøen taget 24 160 skind paa 39 fartøier, mod 35 548 skind paa 37 fartøier i aaret 1900.

Laksefisket var i det forløbne aar ualmindelig stort. Der blev paa denne kyst, iberegnet Britisk Columbia og Alaska, nedlagt 5 045 355 kasser, sammenlignet med 2 994 485 kasser i aaret 1900. Priserne var for Columbia River laks ca. $ 1.40 og for Alaska $ 1.15 pr. dus. æsker à 1 pund. Til en gjennemsnitspris af $ 1.25 pr. dus. æsker eller $ 5.00 pr. kasse repræsenterer denne fangst i aaret 1901 en værdi af ca. 25 millioner dollars.

Torskefisket. Fra North Pacific-Ocean bragtes til San Francisco i aaret 1901 1 454 000 fisk eller ca. 3 000 tons (à 2 000 pund). Et fartøi forliste med sin fangst, ellers vilde totalsummen have oversteget den i aaret 1900, da fangsten var 1 631 000 fisk.

Svenske fyrstikker importeredes med ca. 1 000 kasser.

Svensk jern. Heraf importeredes ca. 2 000 tons eller omtrent samme kvantum som i aaret 1900. Prisen fortoldet er $ 60.00 à $ 65.00 pr. ton à 2 000 pund. Der er i den senere tid fremkommet klager over jernets kvalitet, som ikke længere kommer op til foregaaende aars vare.

Svensk eller saakaldet Stockholmtjære er i den senere tid bleven fortrængt af russisk tjære, der er saameget billigere, og hvoraf aarlig indføres ca. 2 000 tønder.

Norske varer. Der blev indført ca. 40 tons stokfisk, der solgtes til $7^1/_2$ cent pr. pund for rund fisk og 9 cents for split. Andre norske produkter kommer til dette marked over Chicago.

Oregon og Washington. Disse stater har i de senere aar gjort store fremskridt, og hvedeudførselen i hver af disse stater er næsten ligesaa stor som Californiens. Frugtavlen i Oregon er en vigtig næringsvei og anslaaes i aaret 1901 til en værdi af $ 2 375 000, hvoraf falder paa æbler og svedsker $ 750 000 hver. Oregon overgaar Californien og Washington i produktionen af

humle, som i aaret 1901 beløb sig til ca. 65 000 baller. I kvalitet staar dog Californiens produktion høiere og betales bedre. Som centrum for handel, sjøfart, ind- og udførsel indtager Portland samme stilling i forhold til Oregon som San Francisco gjør til Californien, da Oregons kyst ligesaavel som Californiens er aaben og mangler gode havne. Det samme kan ogsaa siges om Washington med undtagelse af Puget Sound. Portlands udførsel i fiskalaaret 1900/1901 var $ 10 381 732, hovedsagelig hvede og mel. Indførselen var $ 1 526 806, hvoraf jute, sække, manila, ris og cement repræsenterer de største værdier.

Puget Sound er scenen for en livlig trafik. En mængde sagbrug er beliggende heromkring, og trælastudførselen er en af staten Washingtons vigtigste næringsveie. Udførselen fra Puget Sound i aaret 1901 androg til $ 26 481 503, bestaaende hovedsagelig af trælast, mel, hvede, kul og fiskeprodukter. Indførselen var $ 9 211 906. Washingtons humleproduktion beløb sig til ca. 28 000 baller.

Pacifik-kystens samlede trælastproduktion anslaaes til ca. 2 650 mill. superficial feet (1″×12″×12″), hvoraf paa Californien 814 millioner, Oregon 792 mill., Washington 962 mill. og Britisk Columbia 82 mill. fod. Der blev udført til fremmede lande sjøværts ca 350 mill. fod. Priserne blev i det forløbne aar af sagbrugseiernes kombination paa grund af det voksende behov forhøiet til $ 10.00 à $ 11.00 pr. 1 000 sup. fod, leveret til skib ved sagbrug. Af rødtræ (redwood), som kun forekommer i Californien, blev der i aaret 1901 skaaret ca. 250 millioner sup. fod, hvoraf blev udført til fremmede lande ca. 37 millioner fod. Denne træsort egner sig særlig for et fugtigt klima, da den er meget senere til at forraadne end gran og furu. Prisen ved skibsside Humboldt Bay er ca $ 18.00 pr. 1 000 sup. fod for 1ste sort.

Den samlede udførsel fra Californien, Oregon, Washington og Alaska i aaret 1901 udgjorde $ 80 816 876 mod $ 71 063 247 i aaret 1900. Indførselen var $ 53 192 703 i aaret 1901, mod $ 49 903 617 i aaret 1900.

Alaska.

Opmerksomheden koncentrerer sig fremdeles paa guldminerne ved Nome, siden hvis opdagelse der ikke har været gjort noget nævneværdigt fund i andre dele af Alaska. Nomes befolkning var i den forløbne sommer ikke saa stor som i aaret 1900; derimod antages den skandinaviske befolkning at have tiltaget, da disse bedre kan udstaa klimaet og viser sig mere ihærdige end de øvrige. Af minerne udtoges i aaret 1901 ca. $4^1/_2$ million dollars. At ikke udbyttet var bedre, havde sin grund i mangelen paa vand, da sommeren var meget tør. Der er nu gravet kanaler for at føre vandet til de forskjellige claims, og man venter i den kommende sæson et større udbytte.

Sundhedstilstanden i distriktet i det forløhne aar var god.

I aarets løb modtoges ved hovedstationen 1 259 skrivelser og afsendtes 1 203.

I arvesager sendtes til Norge $ 3 083 og til Sverige $ 16 685.

Konsulatets adresse er 214 California Street. Telegrafadresse: Lund, San Francisco.

Toldbehandling af skibsproviant i Spanien.

Uddrag af skrivelse fra Hans Majestæts legation i Madrid af 25de februar 1902.)*

Efterat legationen, for at faa en fuldt paalidelig besvarelse af spørgsmaalet angaaende det spanske toldvæsens ret til at kræve told af skibsproviant i visse tilfælde, havde henvendt sig skriftlig til den spanske generaltolddirektør, har den fra samme modtaget en meddelelse, hvoraf fremgaar, d e l s at bestemmelsen i den kongl. forordning af 4de (ikke 11te, som ved en feiltagelse tidligere anført) mai 1901, 2den regel, angaaende forpligtelse til at erlægge told for overskud af proviant, efter deri nærmere bestemte regler, for fartøier, som, efter tilendebragt losning i en havn anløber andre havne for lastning til export eller kystfart, ved en bestemmelse (art. 4) i en senerehen tilkommen kongl. forordning af 27de november 1901 er blevet udvidet til ogsaa at gjælde for f r e m m e d e fartøier; d e l s at disse bestemmelser kun kommer til anvendelse, ifald vedkommende skib ankommer til en havn i b a l l a s t, hvorved dog maa bemerkes, at et skib ikke ansees som gaaende i ballast, om det indehar ladning, der rigtignok ikke er bestemt for spansk havn, men for en udenlandsk havn, som f. ex. i Portugal eller Italien.

Der synes efter udtalelserne i generaltolddirektørens skrivelse at dømme, ikke at være nogensomhelst udsigt til at faa de her omhandlede dekreter forandrede

Legationen har anmodet generalkonsulatet i Barcelona om at lade ovennævnte og vedkommende bestemmelser i de citerede kongl. forordninger komme til saa mange norske og svenske skibsføreres kundskab som muligt.

O v e r s æ t t e l s e a f g e n e r a l t o l d d i r e k t ø r e n s s k r i v e l s e.

— — — — — — — — — — — — — — — —

Ethvert skib, som kommer til en spansk havn og derefter anløber forskjellige andre, beholder provisionerne for sit forbrug uden at betale nogetsomhelst, forsaavidt som det ikke fremdeles gaar i ballast og paany anløber spanske havne, dog vel forstaaet saa, at om skibet fører ladning i transit for Portugal, betragtes det ikke som gaaende i ballast, og anløbes Spanien paany efter skibets afgang fra Portugal, forstaaes derved en fortsættelse af den foregaaende reise. Fører fartøierne transitladning til Italien, hvad enten fra sit land eller fra Portugal, gjælder samme toldfrihedsregime, og paa samme maade nyder skibene den samme begunstigelse, om de paa retur fra Italien fører ladning for Norge eller andet fremmed land.

Af det foranførte fremgaar altsaa, at det kun er i det tilfælde, at skibene anløber flere end én spansk havn uden nogensomhelst ladning af udenlandsk oprindelse, at overskuddet af proviant betaler told, og det er ikke muligt at foretage nogen forandring i denne forføining, der er almindelig gjældende for alle slags fartøier, og hvis antagelse skeede efter en forudgaaende omhyggelig komparativ undersøgelse af toldlovgivningen om skibsproviant i de fornemste fremmede nationer, hvoraf fremgik, hvad den norske og svenske legation til enhver tid vil kunne overbevise sig om, at de gjældende bestemmelser i den omhandlede sag i flere af hine lande er endnu strengere og omstændeligere end i Spanien.

*) Se hefte nr. 6 for 1901, side 296 ff.

Uddrag af kongl. forordning af 27de november 1901 om toldbehandling af skibsproviant.

4) at de fremmede skibe, som efter tilendebragt indførsel under nye anløb af spanske havne foretager udførselsoperationer eller kystfart, er at anse som indbefattede i den 2den af reglerne i kongl. forordning af 4de mai sidstleden.

Tabel, tjenlig for beregningen af proviantforbrug ombord i de i 2den regel af den kongl. forordning af 4de mai sidstleden indbefattede fartøier, og hvortil art. 3*) i forordningen af idag henviser.

Proviantens art.	For 1 matros pr. dag.		For hver officer og passager pr. dag.
Almindelig udenlandsk brændevin	liter	0.100	0.200
Udenlandske og sammensatte likører og brændevine	„	—	0.150
Inden- og udenlandsk sukker	kg.	0.050	0.050
Udenlandske lys	„	—	0.060
Kaffe	„	0.040	0.050
Udenlandsk øl	liter	0.500	1.000
Do. chokolade	kg.	—	0.030
Do. konserverede fødemidler	„	0.100	0.200
Do. konfekt	„	—	0.050
Fine udenlandske biskøiter	„	—	0.050
Do. kosmør	„	0.030	0.050
Do. smult	„	0.040	0.050
Do. ordinær vin	liter	0.500	1.000
Do. ædle vine	„	—	0.200
Do. mousserende vine	„	—	0.200
The	kg.	0.010	0.020

*)3) Brændevin, likører, lys, chokolade, kosmør, smult, ordinær vin saavelsom ædle og mousserende vine, øl, konserverede fødemidler, konfekt og fine biskøiter, der vides at være af indenlandsk tilvirkning, skal ikke betragtes som henhørende under den regulerende tabel, sukker derimod, fordi dette er en artikel, som er underkastet speciel reglementering; de for the, konserver og fine likører i samme tabel fastsatte mængder skal forøges saaledes, at tabellen faar saadan form, som den vedføiede udviser.

Malta.

Aarsberetning for aaret 1901 fra konsul William Gollcher, dateret 31te januar 1902.

Den norske skibsfart paa Malta i aaret 1901.

Af norske skibe ankom i aaret 1901 til Malta fra fremmede lande med ladning 30 dr. 35 358 tons og i ballast 2 dr. 1 958 tons, medens der afgik med ladning til Norge 4 skibe dr. 4 832 tons og til andre lande 23 dr. 27 252 tons samt i ballast til andre lande 5 dr. 5 232 tons; alle fartøier var dampskibe.

Af svenske skibe anløb 15 dr. 17 563 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe kr. 234.20, af svenske skibe kr. 104.33; expeditionsafgifter ingen.

Optjente bruttofragter af 2 norske dampskibe, der ankom til Malta med kul: a) fra Blyth med 2 197 tons, kr. 13 970.00; b) fra Newcastle med 1 939 tons, kr. 12 863.00.

Skibsfarten. Antallet af samtlige ankomne fartøier var:

i 1901:	2 522	dampskibe dr.	3 503 022	tons
og	1 377	seilskibe „	67 899	„
mod i 1900:	2 547	dampskibe „	3 459 882	„
og	1 256	seilskibe „	62 870	„

Af dampskibene var i aaret 1901:

	Antal.	Tons.		Antal.	Tons.
engelske . . .	1 445	2 468 802	spanske . .	23	38 167
østerrigske . .	456	321 195	russiske . . .	20	23 478
tyske	198	280 997	græske . . .	20	22 407
italienske . . .	165	172 871	belgiske . . .	18	24 146
franske . . .	60	49 233	svenske . . .	15	17 563
norske	32	37 316	danske . .	12	9 931
hollandske . .	30	22 762	tyrkiske . . .	3	1 935
maltesiske . .	24	10 480	amerikanske . .	1	1 739

Handelsforholdene. Skjønt handelsrørelsen paa Malta i aaret 1901 ikke var tilfredsstillende, saaledes som den var gjennem aarrækker tidligere, saa bar den dog heller ikke præget af den regelmæssige og gradvise nedgang, som har gjort sig gjældende i de sidstforløbne aar. Ifølge toldvæsenets opgaver androg importen og exporten af toldpligtige varer til:

	i 1900:	i 1899:	Forøgelse i 1900:
Import . . .	£ 1 026 829	£ 976 330	£ 50 499
Export . . .	- 48 802	- 40 250	- 8 552

Importen af stenkul opgik i aaret 1901 tiltrods for de høie priser til omtrent samme kvantum som i det foregaaende aar. Der indførtes nemlig i aaret 1901

488 169 tons mod 518 152 tons i aaret 1900. Af det i aaret 1901 indførte kvantum kom fra Cardiff 347 510 tons, fra Newport 64 306 tons, fra Liverpool 23 156 tons, fra Amerika 21 015 tons, fra Newcastle 15 431, fra Hull 5 448 tons, fra Blyth 3 775 tons, fra South Shields 2 728 tons, fra North Shields 2 200 tons, fra Tyne 2 100 tons, fra Antwerpen 500 tons.

Salgspriserne faldt fra 29 sh. f. o. b. i de første maaneder af aaret til 35 sh. i december.

Fragterne for kul fra England til Malta varierede under januar—juli mellem 7 sh. og 6 sh. og under august—december mellem 6 sh. og 4 sh. pr. ton.

Olje. Importen af olivenolje er stadig i aftagende, paa samme tid som indførselen af bomuldsfrøolje tiltager.

Kornvarer. Importen af mel tiltager stadig, hvorimod indførselen af uformalet korn aftager.

Vine, spirituosa og øl. Indførselen var i aaret 1900 i maltesiske ankere à $9^1/_2$ gallons:

vin	297 253	ankere	mod	277 896	ankere	i aaret 1899
spirituosa	10 667	—	„	28 625		—„—
øl	131 839	—	„	114 784		—„—

Poteter. Der indførtes til Malta i aaret 1901 ca. 9 000 tønder poteter, hvoraf ca. 6 000 tønder fra England; resten fra Sicilien og Triest; prisen var 5 sh. 6 d à 7 sh. pr. quintal.

Klipfisk. Der indførtes i aaret 1901 fra Newfoundland i tønder ca. 1 200 quintaler, og prisen varierede mellem fr. 38.00 og fr. 50.00 pr. quintal, alt efter kvaliteten.

Smør. Der indførtes i aaret 1901 til Malta:

fra England	ca.	250	kasser	paa	8	æsker	à 56 ℔	hver
- —	-	350	—	„	16	—	- 14 „	„
- —	-	500	—	„	20	—	- 17 „	„
- Italien	-	8 000	—	„	50	—	- 1 „	„
- —	-	3 000	—	„	100	—	- 1 „	„

Det engelske smør solgtes til £ 10 à 12 pr. maltesisk quintal à 80 kg. og det italienske til 10 à 12 d pr. æske à 1 ℔.

Trælast. Indførselen af trælast til snedkerarbeide og bygningsøiemed udgjorde i aaret 1901 273 000 stkr. bjelker, planker, spærrer og bord af forskjellige sorter harpiksholdigt træ; desuden indførtes 2 400 bundter tøndebaand, 100 bundter kassebord, 1 200 stkr. aarer og 1 200 000 stkr. tøndestav. Trælasten kom fra Triest, Fiume og Venedig. Bjelker af gran og furu $13' \times 2^3/_8'' \times 3^3/_8''$ opnaaede fr. 40 à fr. 150 og $2^6/_8'' \times 1^5/_8''$ samt $3^3/_8'' \times 1^5/_8''$ fr. 30 à 70 pr. 100 stkr. For tøndestav betaltes fr. 5 à $6^1/_2$ pr. 100 stkr.

Export. Der exporteredes i aaret 1901: ca. 6 000 tønder poteter

(pris 5 à 5 sh. 6 d pr. malt. quint., inkl. emballage); og i aaret 1900: 11 872 quintaler løg og 3 703 quintaler karve. Af bomuldstøier exporteredes i aaret 1900 734 000 meter mod 498 000 i aaret 1899.

Ingen nordmand eller svenske er bosat paa Malta.

Smyrna.

Aarsberetning for 1901 fra konsul F. Clemm, dateret 18de marts 1902.

Den norske skibsfart i aaret 1901. Smyrna besøgtes i aaret 1901 af 3 norske dampskibe dr. 3 688 tons.

Ingen svenske skibe anløb distriktet.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe fr. 325.73. Expeditionsafgifter i norske sager fr. 12.50, i svenske sager fr. 47.50.

Den samlede skibsfartsbevægelse paa Smyrna i aaret 1901 fremgaar af følgende oversigt:

	Dampskibe:		Seilskibe:
Tyske	65	90 311 tons	
Engelske . . .	279	351 812 „	7
Østerrigske . .	186	252 676 „	—
Belgiske . . .	18	24 227 „	—
Danske . . .	1	879 „	—
Spanske . . .	7	7 769 „	—
Franske . . .	143	252 735 „	—
Græske . . .	464	157 874 „	170
Hollandske . .	30	24 563 „	—
Italienske . . .	57	78 946 „	26
Norske . . .	3	3 688 „	—
Tyrkiske . . .	661	218 486 „	3 371
Russiske . . .	180	340 682 „	—
Tilsammen	2 094	1 804 648 tons	

Fragterne fra Smyrna til kontinentet, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen og Hamburg:

Tørrede frugter	18 sh. à 25 sh.	pr. ton à 1 000 kg.
Flydende varer	25 sh. à 30 sh.	
Vallonée	24 sh.	
Oljefrø	15 sh. à 18 sh.	
Korn	12 sh.	
Mineralier	10 sh. à 12 sh.	

Til Göteborg, Kristiania og Bergen 10 sh. mere pr. ton, til Stockholm, Malmö, Riga og St. Petersburg 15 sh. mere pr. ton.

Høsten inden distriktet var i aaret 1901 jævngod med det foregaaende aars, og for korns vedkommende endog noget større, hvilket havde tilfølge, at importen af mel, som i aaret 1900 var 65 000 sække, i aaret 1901 kun androg til 7 000 sække.

Exporten fra Smyrna udgjorde . . fr. 112 490 000 i aaret 1901
mod . . „ 107 010 000 i — 1900 og
„ 94 000 000 i — 1899

De vigtigste exportartikler var:

Lakritstræ	tons	10 700	Sesamfrø	tons	3 400
Bomuld	„	7 000	Olivenolje	„	7 500
Bønner	„	15 700	Byg	„	170 000
Smergel	„	18 500	Rosiner	„	45 100
Konfektfigener . . .	„	15 000	Vallonée	„	40 000
Fabrikfigener . . .	„	5 000	Tepper, kvadratmeter .		500 000
Bomuldsfrø	„	6 500			

Ved siden af mølledrift og garveri er fabrikationen af tepper den vigtigste industri her i distriktet, og exporten af den sidstnævnte artikel gik i aaret 1901 op til en værdi af 7 700 000 francs.

Værdien af Smyrnas import androg til fr. 72 000 000 i aaret 1901
mod „ 70 000 000 i — 1900 og
„ 67 000 000 i — 1899

De vigtigste importartikler var:

Alkohol	fr.	1 000 000	Saltet fisk	fr.	200 000
Fabrikater af uld,			Tomsække . . .	„	1 000 000
bomuld, lin og silke	„	20 000 000	Ris	„	2 000 000
Glasvarer	„	500 000	Kortevarer . . .	„	3 500 000
Fajancevarer . . .	„	200 000	Papir	„	400 000
Jern	„	1 000 000	Fyrstikker	„	500 000
Petroleum	„	3 000 000	Oljer	„	500 000
Sukker	„	3 500 000	Svovl	„	450 000
Kaffe	„	2 500 000	Smør	„	450 000
Stenkul	„	3 500 000	Kobber	„	460 000
Trælast	„	3 000 000			

Fra Norge er i aaret 1901 blevet importeret:

Torskelevertran for . . . . . fr. 20 000

Fra Sverige: 900 tons jern til værdi . . . . „ 225 000
Fyrstikker —„— . . . . „ 25 000
Trælast —„— . . . . „ 1 500
Petroleumslamper til værdi . . . „ 3 000

Jern. Importen androg i aaret 1901 til 6 025 tons, hvoraf kom fra:

Sverige	900	tons,	pris	£	9.	10	à £	10.	10 pr. ton
Belgien	3 000	„	„	„	5.	10	à „	7.	—
England	50	„	„	„	6.	10	à „	7.	10 —
Tyskland	2 000	„	„	„	5.	15	à „	7.	5 —
Østerrige	75	„	„	„	7.				—

Trælast. Efter hvad konsulatet har kunnet erfare, er der i aaret 1901 blevet importeret omtrent følgende kvantiteter trælast:

Fra Triest og Fiume:

Bord: 15 000 kub.meter til fr. 40 à 45 pr. kub.meter, leveret her.
Bjælker: 100 000 kub.fod til fr. 0.94 à 0.96 pr. kub.fod, leveret her.

Dimensioner:		Dimensioner:	
3″/3″×12′	4″/4″×15′	4″/5″×18′	4″/5″×21′
3″/4″×12′	3″/4″×18′	5″/6″×18′	3″/4″×21′
4″/4″×12′	4″/4″×18′	5″/6″×21′	4″/4″×21′
3″/4″×15′			

Fra Galatz. Granbord 20 à 25 000 kub meter til ca. fr. 62 pr. kub.-meter, leveret her.

Dimensioner:			Dimensioner:	
Meter	m/m.		Meter.	m/m.
4	45		4	12 ×22—38 c/m.
4	40	×22—38 c/m.	4	9 ×22—30 c/m.
4	25		4	7
4	18			

20 000 kub.meter bord:.

Dimensioner:				
Meter.		m/m.		c/m.
5	—	75	×	29
5	—	75	×	26

til fr. 250 à 260 for 100 stkr., leveret her.

Fra Partheni (Sortehavet): Bord og bjælker af forskjellige dimensioner, værdi ca. fr. 250 000.

Fra Amerika pitch-pine: 200 kub.meter bord til ca. fr. 100 pr. kub.-meter, leveret her.
2 000 kub.meter bjælker 5—20 meter × 25—60 c/m. □ til ca. fr. 70 pr. kub.meter, leveret her.

Fra Sverige ca. 6 000 løb. meter høvlede bord 4—5 meter × 10—12 c/m × $2^1/_2$ c/m. til ca. fr. 0.25 pr. løb. meter, leveret her.

Af svensk trælast synes følgende sorter at kunne sælges her: Bord af dimensioner som importeret fra Triest og Fiume; høvlede bord:

4—6 meter × 25 m/m. × 15 cm.
4—6 „ × 30 „ × 15 „
furu 3—5 meter × 20—30 cm. × 3, 4, 5, 6 og 7 cm.

De vigtigste trælastleverandører her skal være la Société Anonyme pour l'Exploitation des Forêts et Scierie à Vapeur, forhen Goetz & Co., Budapest, med filial i Galatz repræsenteret her ved Ed. Steiner's Erben;

Baron Leopold von Popper, Budapest med filial i Galatz, repræsenteret her ved Vve. Reszowsky.

Fyrstikker. Det er Østerrige, Belgien, Sverige og Italien, som forsyner dette marked med fyrstikker. Totalværdien var i aaret 1901 fr. 500 000, hvoraf kun fr. 25 000 kom fra Sverige. Paalidelige agenter har meddelt mig, at det er den høiere pris, som hindrer en større afsætning af svenske fyrstikker, der er godt likte her. Man foretrækker imidlertid de billigere fyrstikker fra Østerrige og Belgien. Disse to lande leverer en sort fyrstikker, „genre suédois," til ca. fr. 50 à 55 pr. kasse à 50 gross.

Papir. Skrivpapir importeres næsten udelukkende fra Østerrige, trykpapir fra Østerrige, Tyskland, Belgien og England. Værdien af importen androg i aaret 1901 til ca. fr. 120 000; priserne varierer mellem fr. 31 og 70 pr. 100 kg. cif. Smyrna efter kvalitet og vegt.

Pakpapir af halm til en værdi af ca. fr. 30 000 kommer fra Italien, Østerrige, Tyskland, Belgien og Frankrige. Priserne varierer fra fr. 15 til 21 pr. 100 kg. efter kvalitet og vegt.

Brunt pakpapir til en værdi af fr. 50 000 importeres fra Østerrige og Tyskland. Pris fr. 23 à 32 pr. 100 kg. cif. Smyrna.

Cigaretpapir importeres fra Frankrige, Østerrige og Italien til en værdi af ca. fr. 200 000; pris fr. 80 à 200 pr. 100 kg. cif. Smyrna. For at faa introduceret skandinavisk papir herude vil det være nødvendigt, at fabrikanterne i begyndelsen ogsaa antager smaa ordres.

Norske og svenske produkter har et godt ry herude, og konsulatet gjør alt muligt for ved oplysninger at ophjælpe de forenede rigers handel paa distriktet.

Af bankerne her paa pladsen indtager „La Succursale de la Banque Impériale Ottomane" den første rang.

Sundhedstilstanden var i aaret 1901 meget bedre end i det foregaaende aar. Af pest, hvoraf 22 tilfælde konstateredes i aaret 1900, indtraf i aaret 1901 kun 4 sporadiske tilfælde. Af typhoidfeber indtraf der ligeledes færre tilfælde end i aaret 1900.

Tamatave (Madagascar).

Aarsberetning for aaret 1901 fra konsul Christian Bang, dateret 26de april 1902.

Den norske skibsfart i aaret 1901.

	Ankomne norske fartøier.						Afgaaede norske fartøier.					
	Fra Norge.		Fra andre lande.		Sum.		Til Norge.		Til andre lande.		Sum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
A. Med ladning:												
Hovedstationen.												
Dampskibe	-	-	1	1 376	1	1 376	-	-	1	1 376	-	-
Seilskibe	2	1 024	7	4 058	9	5 082	-	-	2	1 173	-	-
Sum	2	1 024	8	5 434	10	6 458	-	-	3	2 549	-	-
B. I ballast:												
Hovedstationen.												
Dampskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	8	3 909	-	-
Sum	-	-	-	-	-	-	-	-	8	3 909	-	-

Bruttofragter for ankomne norske skibe fr. 237 250.

Af svenske skibe ankom med ladning 3 dr. 1 643 tons, hvoraf 1 dampskib dr. 968 tons. Dampskibet afgik med partiel originalladning til Réunion og seilskibene i ballast.

Bruttofragter af ankomne svenske skibe fr. 92 225.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe fr. 576.55, do. af svenske fr. 147.05.

Expeditionsafgifter i norske sager fr. 464.55, i svenske sager fr. 1.50.

Der indtraf intet tilfælde af rømning i aarets løb.

Et dødsfald anmeldtes paa konsulatet.

Af norske skibe ankom i aarets løb med ladning 10 dr. 6 458 tons, deraf 1 dampskib dr. 1 376 tons og i ballast anløb igjen samme dampskib havnen efter endt udlosning paa kysten.

Der afgik med originalladning 3 skibe for at losse i Andevorante, hvoraf 1 skib, norsk bark „Herman“ af Kristianssand forliste paa kysten med fuld ladning; de to andre forlod Andevorante i ballast.

I ballast afgik fra Tamatave 8 skibe, hvoraf 1, norsk bark „Hero“ af Kristiania, returnerede og blev kondemneret her.

Med trælastladninger ankom:

fra Norge 2 skibe dr. 1 024 tons og
„ Sverige 5 „ - 2 131 „

Ovenstaaende beretning vedkommer Tamatave. Men der har ogsaa været skibsfart af norske og svenske fartøier paa andre steder af øen, saasom:

Majunga, Diego-Suarez, Mananjary og Andevorante.

Konsulatet venter beretning fra vedkommende toldvæsen herover, og saasnart samme er modtaget, vil den blive departementet tilstillet.

Af de skibe, der i aarets løb anløb kyststederne, forliste norsk bark „Augusta" ved Mananjary og norsk bark „Dunard" blev kondemneret i Diego-Suarez.

Trælasthandelen var meget livlig i begyndelsen af aaret, da flere ladninger blev opkjøbt af regjeringen, saasnart de ankom. Dette bevirkede, at store ladninger blev beordret, og i slutningen af aaret var pladsen meget overfyldt. Der antages nu, at her er trævarer nok for $1^1/_2$ aar. Flere af de i aar med trælast ankomne skibe er beordret til andre kolonier.

Udenfor de fra de forenede riger hidkomne trælastladninger er der ogsaa ankommet 1 ladning pitch-pine (ca. 1 000 tons) fra Pensacola.

Det ser ud til, at denne træsort vil faa større indgang her og vil blive en temmelig farlig konkurrent for vore varer.

Priserne her har i aarets løb varieret fra fr. 2.15 til fr. 2.50 pr. løbende meter 3″×9″, som i almindelighed er opskaaret i 2 til 6 bord, men er nu faldt til fr. 1.75 til 2.25.

Fyrstikker. Af denne vare har markedet i længere tid været overfyldt. De mest efterspurgte merker er: „Red Tulip" og „Three Stars" med hvid ved og rødt hoved.

Tolden pr. kasse er fr. 150 til fr. 180. Salgspriserne er i bedste tilfælde pr. kasse fr. 250.

Udenom forannævnte findes her ingen andre norske eller svenske artikler.

Havne paa Madagascar. Tamatave er den bedste havn paa østkysten af øen, og kan her losses saa at sige i alslags veir. Ballast (sand) har i den senere tid kostet fr. 10 pr. ton, leveret langs siden; men da der ingen er, som vil kontrahere for leverance inden bestemt tid, har mange skibe maatte ligge over her i lang tid.

Returfragt er ikke at erholde hverken her eller paa nogen anden plads af øen. Bugsering ind eller ud koster ca. fr. 150 à fr. 250 efter skibets størrelse.

Andevorante er en meget daarlig plads. Man gaar tilankers ganske paa det aabne hav, og det hænder hyppig, at fartøier maa ligge 2 til 3 uger uden at have nogen kommunikation med land, da barren er meget vanskelig at passere.

Ballast faaes kun med stort bryderi og koster fr. 15 pr. ton leveret langs siden, men for levering uden bestemt tid.

Mananjary er lidt bedre end Andevorante.

Diego-Suarez. Indseilingen er meget vanskelig; men er man engang

kommen ind, saa er havnen en af de bedste i verden. Ballast koster fr. 5 pr. ton, og kan deraf skaffes saameget, som skibet kan tage imod. Bugsering ind eller ud kan man nu faa for ca. fr. 300 à fr. 500 efter skibets størrelse. Man faar her hurtig dispatch.

Majunga er den betydeligste havn paa vestkysten, og man losser der under gode omstændigheder.

Returfragt erholdes som allerede nævnt ikke fra noget sted paa øen, hvorfor skibe, som kommer til Madagascar, maa berede sig paa at gaa herfra i ballast.

Bestemmelsesstederne er i almindelighed:

Bag-Indien, Vest-Australien, og i den senere tid har skibe af mangel paa fragter maattet gaa til Barbados. Det er min mening, at de fartøier, som befragtes for Madagascar, burde have anført i certepartiet, at befragteren skulde levere ballast til en vis pris, og ligeledes burde nævnes, hvormange tons at levere pr. dag. Dette vil forhindre mange ubehageligheder og formindske unødvendige ophold.

Pesten. I aaret 1901 har intet tilfælde været konstateret. I aarene 1899—1900 forekom her derimod mange tilfælde, dog ikke meget blandt europæere. Selv om pesten skulde bryde ud igjen, saa vilde dette ikke have nogen indvirkning paa skibsfarten.

Beri-beri. Af norske fartøier ankom „Hero“ med denne sygdom ombord Tømmermanden var allerede død under reisen. Kapteinen og styrmanden var meget syge, men blev dog saa bra her, at de kunde blive hjemsendte. Nogle af mandskabet var ogsaa angrebne, men i mindre grad. Fra norsk bark „Langstone“ blev ogsaa en matros gjenliggende paa hospitalet af samme sygdom og efter bedring hjemsendt. Beri-beri forekommer her ogsaa iland og da især blandt den mindre formuende befolkning. Lægen her tilskriver sygdommens opkomst utilstrækkelige og ikke nok kraftige fødemidler. Den fattigere befolkning her lever mest af ris og saltet fisk.

Paa- og afmønstrede sjømænd ved konsulatet:

Paamønstrede:	Nordmænd	3	Afmønstrede:	Nordmænd	2
	Andre europæere	3		Svensker	1
	Amerikanere	2			
	Sum	8		Sum	3

Ankomne skrivelser:		Afgaaede skrivelser:	
Fra udenrigsdepartementet	3	Til udenrigsdepartementet	3
„ indredepartementet	6	„ indredepartementet	14
„ legationen i Paris	1	„ andre konsuler	2
„ øvrige myndigheder	5	„ øvrige myndigheder	23
„ private personer	24	„ private personer	33
Sum	39	Sum	75

Afgaaede telegrammer til rederier, selskaber og private personer tilsammen 16.

Der ankom et par skibe til Madagascar uden sundhedspas. Uagtet disse kom fra Europa og havde været over 3 maaneder i sjøen, blev de ilagt 2 à 3 dages karantæne.

Det bedes bemerket, at den franske regjering her bestemt fordrer, at ethvert skib skal have sit sundhedspas fra den franske konsul paa afgangsstedet, i mangel heraf, fra den lokale myndighed.

Neapel.

Aarsberetning for aaret 1901 fra konst. konsul G. Lampe, dateret 28de mai 1902.

Den norske skibsfart i aaret 1901.

	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	9 411	12	13 706	26	23 117	7	4 807	3	3 148	10	7 955
Seilskibe	-	-	2	195	2	195	-	-	-	-	-	-
Sum	14	9 411	14	13 901	28	23 312	7	4 807	3	3 148	10	7 955
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	4	2 810	-	-	4	2 810	-	-	-	-	-	-
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	1	118	1	118
Sum	4	2 810	-	-	4	2 810	-	-	1	118	1	118
Totalsum af ladede fartøier	18	12 221	14	13 901	32	26 122	7	4 807	4	3 266	11	8 073
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	1	75	2	1 978	3	2 053	-	-	18	17 140	18	17 140
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	2	195	2	195
Sum	1	75	2	1 978	3	2 053	-	-	20	17 335	20	17 335
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	4	2 810	4	2 810
Seilskibe	-	-	1	118	1	118	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	1	118	1	118	-	-	4	2 810	4	2 810
Totalsum af ballastede fartøier	1	75	3	2 096	4	2 171	-	-	24	20 145	24	20 145

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 254 658.00, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 12 409.00.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 6 dr. 7 409 tons, til hovedstationen 5 dr. 5 765 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 1 495.15, ved vicekonsulsstationerne kr. 94.32; heraf tilfaldt konsulen kr. 47.16. Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 387.65, ved vicekonsulsstationerne kr. 110.56, heraf tilfaldt konsulen kr. 55.28. Ialt tilfaldt konsulen kr. 1 985.24.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 214.70, i svenske sager kr. 48.10.

Til Neapels konsulatdistrikt ankom i aaret 1901:

Norske fartøier	36	dr.	28 293 tons
deraf dampskibe	33	„	27 980 „
Svenske fartøier (dampskibe)	6	„	7 409 „

altsaa ialt 42 fartøier dr. 35 702 tons;

deraf til Neapel	36	fartøier	dr.	31 130 tons
„ Bari	5	—	„	4 454 „
„ Gallipoli	1	—	„	118 „

De opseilede bruttofragter udgjorde:

For norske fartøier	lire	353 692
„ svenske —	„	95 400

Ifølge opgaver indhentede fra vedkommende myndigheder ankom der i aaret 1901 til havne inden distriktet, hvor vicekonsul ikke er ansat:

Gioiatauro	1	norsk seiler	dr.	126 tons
Do.	1	svensk damper	„	1 094 „
Taranto	1	„ „	„	1 544 „
Barletta	1	norsk „	„	1 130 „
Gallipoli	2	norske seilere	„	253 „

(deraf et seilskib efterat vicekonsulatet i Gallipoli var inddraget).

Den norske og svenske skibsfart paa distriktet i de sidste 10 aar stiller sig saaledes:

	Norske.		Svenske.		Sum.		Aar.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	
Neapel	44	23 018	1	736	45	23 754	1892
Distriktet forøvrigt .	102	43 582	3	3 257	105	46 839	
Ialt	146	66 600	4	3 993	150	70 593	

	Norske.		Svenske.		Sum.		Aar.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	
Neapel	37	14 864	2	2 478	39	17 342	1893
Distriktet forøvrigt .	39	16 656	2	2 320	41	18 976	
Ialt	76	31 520	4	4 798	80	36 318	
Neapel	34	18 962	—	—	34	18 962	1894
Distriktet forøvrigt .	18	7 547	—	—	18	7 547	
Ialt	52	26 509	—	—	52	26 509	
Neapel	39	24 124	—	—	39	24 124	1895
Distriktet forøvrigt .	20	7 556	—	—	20	7 556	
Ialt	59	31 680	—	—	59	31 680	
Neapel	25	14 347	1	1 105	26	15 452	1896
Distriktet forøvrigt .	16	9 786	1	1 055	17	10 841	
Ialt	41	24 133	2	2 160	43	26 293	
Neapel	36	23 468	—	—	36	23 468	1897
Distriktet forøvrigt .	15	5 860	—	—	15	5 860	
Ialt	51	29 328	—	—	51	29 328	
Neapel	45	29 940	3	3 073	48	33 013	1898
Distriktet forøvrigt .	12	3 626	2	1 908	14	5 534	
Ialt	57	33 566	5	4 981	62	38 547	
Neapel	28	19 819	7	9 140	35	28 959	1899
Distriktet forøvrigt .	9	4 008	—	—	9	4 008	
Ialt	37	23 827	7	9 140	44	32 967	
Neapel	25	19 382	3	4 233	28	23 615	1900
Distriktet forøvrigt .	6	3 215	1	1 105	7	4 320	
Ialt	31	22 597	4	5 338	35	27 935	
Neapel	31	25 365	5	5 765	36	31 130	1901
Distriktet forøvrigt .	5	2 928	1	1 644	6	4 572	
Ialt	36	28 293	6	7 409	42	35 702	

Af ovenstaaende tabel fremgaar, at de forenede rigers skibsfart paa Neapels distrikt i det sidstforløbne aar var noget større end i aaret 1900.

Af de til stationerne ankomne norske fartøier bragte:

19 fiskevarer og træmasse fra Norge,
10 stenkul fra England (deraf 1 fra Amerika),
2 stykgods, 1 beg fra Archangel, medens 4 kom i ballast,

og der afgik:

7 med stykgods (hamp, vin etc.) til Norge,
4 „ — „ til andre lande og
24 i ballast.

Skibe, tilhørende den subvenerede norsk-spanske linje (herr Otto Thoresen's i Kristiania) anløb i aaret 1901 paa reise fra Norge Neapel 13 gange; det er hovedsagelig hamp, der exporteres fra Neapel til Norge.

Fragter. Der noteredes i løbet af aaret 1901 følgende fragter for norske og svenske skibe til Neapel:

1. For ankomne skibe:

Klipfisk fra Norge: løs	lire 40 pr. 1 000 kg.
i bundter	„ 45 —„—
Stokfisk fra Norge	„ 66 —„—
Bly fra Malaga	fr. 12 —„—
Træmasse fra Norge	22 sh. 6 d pr. 1 000 kg.
Stenkul fra England	7 sh. à 8 sh. —„—
Do. „ Amerika	12 sh. 3 d —„—
Beg „ Archangel	32 sh. —„—

2. For afgaaede skibe (fra Neapel):

Hamp til Norge	35 à 45 sh. pr. ton
Vin „ —	40 à 45 sh. —
Maccaroni til Norge	45 sh. —
Nødder „ —	35 sh. —
Terracottavarer til Norge	45 sh. —
Appelsiner, citroner til Norge	1 sh. 3 d pr. kasse
Hamp til Marseille og Venedig	lire 10 pr. ton.

Paa- og afmønstringer. For norske skibe paamønstredes 3 mand og afmønstredes 8 mand; for svenske skibe ingen.

Handel.

Fiskevarer. Handelen med norsk klipfisk var i forhold til tidligere aar af liden betydning i sæsonen 1901—1902. De herværende importører klager over daarlig kvalitet foraarsaget ved mangelfuld tilberedelse og udvalg af fisken.

Man anbefaler derfor exportørerne i Norge i deres egen interesse for den kommende sæson at anvende den største omhu med hensyn til udvalget af fisken; i modsat fald vil der altid blive tabbringende differencer, baade for ex- og for importører. Ogsaa med hensyn til stokfisken er det at anbefale exportørerne med omhu at agte paa, at der kun afskibes frisk og frostfri fisk, — da fiskekjøbekontrakterne altid kræver dette. Det hænder, at modtagerne her efter at have akcepteret de respektive tratter har faaet en vare, der ikke svarede til den betingede kvalitet, hvilket naturligvis altid giver anledning til reklamationer, der for de fleste tilfælde ender med tab for begge parter.

Ved denne leilighed tillader jeg mig at bemerke, at der blandt herværende fiskeimportører i det sidste aar har forekommet flere falliter, der bragte diverse norske exportører betydelige tab.

De norske exportører burde advares mod at indlade sig i forretninger med hvilketsomhelst herværende firma, førend de fra paalideligt hold har indhentet nøiagtige oplysninger; eller hvis dette ikke kan opnaaes, kun at sælge pr. kontant. Her findes diverse gode og kreditværdige fiskeimportører, men ogsaa diverse samvittighedsløse folk, der aldrig vil efterkomme sine forpligtelser.

Tilførselen af Gaspé og St. Johns klipfisk var ganske betydelig; den ankom med seilskibe, saavelsom ogsaa — i tønder — med dampskibe via Liverpool og New York.

Ogsaa Labrador og fransk klipfisk indførtes i betydelige kvantiteter. Derimod var tilførselen af engelske pilchards og spanske sardiner kun liden paa grund af den daarlige fangst; der indførtes i aaret 1901:

Spanske sardiner ca. kg. 240 000, som betaltes med 26 à 55 lire.

Engelske pilchards ca. kg. 260 000, som betaltes med 38 à 62 lire pr. tønde à 95 kg. netto.

Yarmouthsild ca. 100 000 kg. betaltes med 28 à 35 lire pr. tønde à 60 kg. netto.

Norsk røgesild; der ankom ubetydelige partier via Genua.

Norsk klip- og stokfisk; ifølge opgave fra toldvæsenet skulde totalimporten til Neapel fra Norge have udgjort 1 894 612 kg.

Den samme opgave viser, at importen af klip- og stokfisk til Neapel i det hele stiller sig saaledes:

Fra Frankrige	2 394 051	kg.
„ Norge	1 894 612	„
„ Kanada	1 367 374	„
„ England	1 199 013	„
„ Tyskland	4 873	„
„ Holland	281	„
Ialt	6 860 204	kg.

Ifølge opgave fra vicekonsulatet i Bari, indførtes i aaret 1901 til Bari:

Norsk klipfisk	418 500	kg.	
— stokfisk	155 200	„	573 700 kg.

der betaltes med 68 à 74 lire pr. 1 000 kg.

Cellulose. Efterat prisen for norsk vare som følge af lavere sjøfragter

er 8 à 9 lire billigere end den tyske og østerrigske vare, importeres nu hovedsagelig norsk cellulose. Der importeredes i aaret 1901 med Otto Thoresen's linje fra Norge 30 000 kg.

Jernvarer. Den allerede i begyndelsen af sæsonen iagttagne tilbagegaaende tendens paa jernmarkedet vedvarede i løbet af det sidste aar. Afsætningen i svensk jern gaar stadig tilbage, fordi det italienske „jernsyndikat" med alle til raadighed staaende midler forsøger at forhindre importen af jern, og hvis dette formaal endnu ikke har kunnet opnaaes, saa er grunden den, at man hidindtil endnu ikke har været istand til at byde tilsvarende erstatning med hensyn til kvaliteten, tiltrods for at man har importeret og benyttet svensk raamateriale.

Importen fra Sverige til Neapel i aaret 1901 opgives til:

ca. 200 tons smedejern,
„ 250/300 tons spigerjern,
„ 100/125 „ valsejern.

Priserne var:

for smedejern: fr. 31 pr. januar/juli
„ 26 „ juli/december.

for spiger- og valsejern: fr. 28 pr. januar/juli pr. ton
„ 23½ à 24 juli/december pr. ton.

Hesteskosøm. Man kunde ikke fortrænge udenlandsk søm, uagtet den skarpe konkurrance fra nord-italienske fabriker.

Fra Sverige indførtes til Neapel i aaret 1901 49 750 kg.

Priserne stillede sig saaledes:

		No. 4	5	6	6½	7	7½	8	8½	9
Svensk søm . . .	lit.	112	97	86	78	73	70	68	66	64
Italiensk søm (merke „Campana") .	„	103	95	89	85	77		73		71

Ogsaa Kristiania hesteskosømfabrik indførte, dog kun et ubetydeligt kvantum.

Bedst indført og efterspurgt er her: Uddeholms Aktiebolags merke „Corona."

Fyrstikker. Fra Sverige importeredes 57 200 æsker.

Trods alle forsøg paa at udvide importen lykkedes det dog ikke, fordi monopolet staar i veien, og fordi postloven forbyder forsendelsen af fyrstikker i postpakker paa 3 à 5 kg., der ellers vilde være meget efterspurgte af de herværende kunder.

Trælast. Der fandt ingen import sted fra de forenede riger.

Fra andre lande indførtes:

ca. 8/10 000 kubikmeter pitch-pine fra Pensacola,
„ 45/50 000 -- „ Østerrige,
„ 5/6 000 — „ Bucovina, via Galatz og Odessa.

Kursen paa sigtveksler og italienske obligationer (5 pct.) var gjennemsnitlig:

Maaned.		Paris.	London.	Obligationer.
Januar	lire	105.71	26.55	99.62
Februar	„	105.62	26.54	100.55
Marts	„	105.47	26.56	100.65
April	„	105.39	26.52	101.05
Mai	„	105.48	26.53	101.82
Juni	„	104.86	26.43	102.27
Juli	„	104.47	26.30	100.55
August	„	104.25	26.29	101.77
September	„	103.51	26.11	102.45
Oktober	„	102.70	25.81	101.92
November	„	102.40	25.70	102.00
December	„	101.78	25.58	102.54

Neapel besøgtes i aaret 1901 af 6 092 fartøier, dr. 3 505 203 reg.-tons, deraf:

4 847	italienske	dr. 1 385 779	reg.-tons
382	engelske	„ 707 626	—
297	tyske	„ 834 080	—
222	franske	„ 241 454	—
175	østerrigske	„ 142 898	—
55	græske	„ 56 406	—
34	hollandske	„ 61 527	—
31	norske	„ 25 365	—
18	danske	„ 12 842	—
13	spanske	„ 26 188	—
9	tyrkiske	„ 2 305	—
5	svenske	„ 5 765	—
4	belgiske	„ 2 968	—
Ialt 6 092	fartøier	dr. 3 505 203	reg.-tons

Den paabegyndte opførelse af en tørdok i Neapel skrider fremad, og haaber man, at samme vil blive færdig inden den bestemte tid.

Ingen norsk eller svensk forretningsmand er etableret i Neapels distrikt.

Sundhedstilstanden. I marts maaned indtraf her en koppeepidemi, der vedvarede i længere tid; og i september maaned udbrød i lagerhusene ved havnen (Punto Franco) enkelte sygdomstilfælde, der mistænktes for at være „pesttilfælde"; men ifølge straks trufne forholdsregler, som streng afspærring, desinfektion etc., lykkedes det at forhindre en større udbredelse af disse tilfælde, hvoraf der ikke indtraf noget tilfælde i byen selv; saa at man inden udgangen af oktober igjen kunde aabne „Punto Franco."

Sundhedstilstanden inden distriktet er nu igjen normal og tilfredsstillende.

Messina.

Aarsberetning for aaret 1901 fra konsul J. C. Martens, dateret 14de mai 1902.

Den norske skibsfart i aaret 1901.

	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	6 593	20	17 840	30	24 433	6	4 523	15	11 629	21	16 152
Seilskibe	-	-	1	89	1	89	-	-	-	-	-	-
Sum	10	6 593	21	17 929	31	24 522	6	4 523	15	11 629	21	16 152
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	54	44 064	54	44 064	37	30 358	37	31 592	74	61 950
Seilskibe	-	-	1	74	1	74	4	1 977	1	691	5	2 668
Sum	-	-	55	44 138	55	44 138	41	32 335	38	32 283	79	64 618
Totalsum af ladede fartøier	10	6 593	76	62 067	86	68 660	47	36 858	53	43 912	100	80 770
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	2	1 047	2	1 047	-	-	11	9 328	11	9 328
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	1	89	1	89
Sum	-	-	2	1 047	2	1 047	-	-	12	9 417	12	9 417
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	37	33 206	37	33 206	-	-	17	15 320	17	15 320
Seilskibe	-	-	5	2 668	5	2 668	1	74	-	-	1	74
Sum	-	-	42	35 874	42	35 874	1	74	17	15 320	18	15 394
Totalsum af ballastede fartøier	-	-	44	36 921	44	36 921	1	74	29	24 737	30	24 811

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 415 400.oo, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 815 000.oo.

For ordre, reparation eller lignende anløb 2 norske fartøier dr. 1 741 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 35 dr. 35 297 tons, hvoraf til hovedstationen 12 dr. 11 327 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 1 158.44, ved vicekonsulsstationerne kr. 4 434.07; heraf tilfaldt konsulen kr. 3 375.47. Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 440.oo, ved vicekonsulsstationerne

kr. 1 724.50; heraf tilfaldt konsulen kr. 1 302.25. Ialt tilfaldt konsulen kr. 4 677.72.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 168.71, i svenske sager kr. 45.69.

Skibsfarten. Til Messina konsulatdistrikt ankom i aaret 1901 ialt 165 norske og svenske fartøier, fordelt paa følgende havne:

Messina	45	fartøier dr.	36 896	reg.-tons
Augusta	2	— „	1 886	—
Catania	35	— „	29 599	—
Licata	11	— „	8 937	—
Palermo	18	— „	16 616	—
Porto Emp. . . .	11	— „	11 225	—
Trapani	43	— „	35 719	—
Tilsammen	165	fartøier dr.	140 878	reg.-tons
mod i aaret 1900	137	— „	127 813	—
1899	137	— „	100 927	—
1898	181	— „	114 637	—
1897	169	— „	118 405	—
1896	166	— „	97 972	—
1895	208	— „	124 933	—

Antallet af fartøier er saaledes tiltaget i forhold til de to foregaaende aar, medens tonnagen er større end i nogen af de anførte aar. Af forannævnte 165 fartøier var 130 norske dr. 105 581 reg.-tons og 35 svenske dr. 35 297 reg.-tons. Deraf blot 7 norske og 1 svensk seilskib. Det maa dog bemerkes, at flere af de her opregnede fartøier besøgte 2—3 sicilianske havne paa samme reise. Det er derfor egentlig anløbenes antal, der er 165, ikke fartøiernes.

Der optjentes i bruttofragter paa ind- og udgaaende af norske skibe $1^3/_4$ million lire og af svenske henimod $^1/_2$ million lire. Heri ikke iberegnet fragter for hertil ankomne eller herfra afgaaede dampskibe i fremmed timecharter, hvilke unddrager sig beregning.

Af de i aarets løb her stedfundne befragtninger af norske eller svenske dampskibe kan nævnes:

318	reg.-tons	Messina—Baltischport . . .	£	800
262	—	—„—	„	675
1 174	—	4 sic. Havne—Hamburg . .	„	1 012
1 347	—	4 sic. Havne—Gutujewsky . .	„	1 265

Kulfragterne fra England var i begyndelsen af aaret overordentlig høie og ved slutningen af aaret overordentlig lave. Der betaltes saaledes i januar fra Blyth 10 sh. 6 d pr. ton nedover til 7 sh. i november. Fra Cardiff betaltes fra 8 sh. 6 d nedover til 6 sh.

Aldeles forsvunden fra de herværende farvande er de smaa norske dampskibe paa 300—350 reg.-tons, der i tidligere aar maanedsbefragtedes i frugtfarten om vinteren for siciliansk regning. Dels har den ungarske linje absorberet trafiken, dels har italienerne selv anskaffet sig dampere, der bringer de sicilianske produkter til nabolandene.

**

Angaaende de i min aarsberetning for aaret 1899 omtalte høie skibsfartspræmier for her i landet byggede dampskibe kan jeg oplyse, at disse præmier nu er nedsat ganske betydelig. Da en vis maximumssum — jeg tror 8—9 millioner lire aarlig — ved lov er fastsat, samtidig som der under de florissante tider for skibsfarten byggedes en hel del overordentlig store lastedragere, saa er situationen nu med de daarlige fragter og de formindskede præmier ingenlunde lyse for den italienske skibsfart.

Samhandelen mellem de forenede riger og Sicilien holdt sig paa samme høide omtrent som i de tidligere aar. Medens importen af trælast, jern, tjære, papir, beg etc. for det meste foregaar ad indirekte vei under fremmed flag, saa gjør hovedimportartikelen — stokfisk — en undtagelse, idet omtrent halvparten ankommer med den norsk-spanske linjes skibe. Resten ankommer med Willsons Hullerlinje. Udførselen derimod af sicilianske produkter som salt, svovl, frugt og vin foregaar for det meste med vore egne fartøier. Udvekslingen af varer mellem hjemlandene og Sicilien er jo overmaade meget større end med hele det øvrige Italien.

Den største rolle spiller stokfisken fra Norge; uagtet priserne for denne vare stillede sig høit, saa var de dog langt lavere end aaret forud, og importen viste straks en øgning fra 8 000 quintaler i aaret 1900 til 12 550 quintaler i aaret 1901. Med almindelige priser, som for 4—5 aar tilbage, kan man her konsumere det dobbelte kvantum af, hvad der her forbrugtes i forrige aar. Priserne var temmelig stabile. Der betaltes:

Lire 84—85 cif for almindelig „hollænder" pr. qvintal à 100 kg. og
„ 76—77 cif for samf. rundfisk.

Disse priser opretholdtes til det sidste af de større og med de herværende forholde bedre kjendte bergenske exportører. Andre nyere og mindre exporthuse solgte under hele sæsonen til 2—3 lire lavere priser. Hvilket udbytte disse sidste kan opvise af sine forretninger paa Messina, kan man tænke sig. Reklamationer med følgende godtgjørelse er nemlig ikke til at undgaa i Messina, saaledes som konkurrencen har udviklet sig mellem exportørerne. Messineserne har bugten og begge enderne, idet de aldrig opfylder sine forpligtelser til at akceptere eller betale kontant minus rabat ved dokumenternes præsentation. De afventer varernes ankomst, og hvis disse konvenerer, saa akcepterer eller betaler de, men for det meste findes der noget at udsætte, og da har man straks en historie, der ender som ovenfor nævnt. Naar man derfor aar efter aar sælger og expederer varer til Messina paa den maade og uden nævneværdig avance, saa kan dette ikke være noget godt tegn paa sund handel.

Dette konsulat er derfor ogsaa i de senere aar blevet saaledes bebyrdet med stridigheder i denne ene artikel, at det vil se sig nødt til fra næste sæson at afslaa saadanne begjæringer, som uophørlig indløber om at optræde som mellemmand mellem private forretningsmænd i Bergen og fiskeimportørerne her i Messina i deres stridigheder om stokfisken og dens betaling.

Da det imidlertid vilde være uret at foretage et saadant skridt uden at antyde et botemiddel, saa kan jeg blot henvise til mine hyppige opfordringer til, at man enes om ikke at sælge fisk til Messina uden mod bekræftet rembours. Foruden det uendelige bryderi, der foraarsages konsulatet uden nævneværdigt vederlag, er der den vægtige grund til dette skridt, at konsulatets anseelse svækkes, naar konsulen saa at sige uophørlig fra sæsonens begyndelse til dens slutning skal maatte gribe ind i enhver stor eller liden tvist.

Følges ikke mit raad om rembours, saa faar man lade sine agenter udkjæmpe stridighederne, og har man ikke ret tillid til dem, saa faar tribunalet tage sig af tvisten. Konsulatet skal gjerne staa til tjeneste med at opgive en nogenlunde paalidelig advokat.

Af norsk klipfisk ankom der intet, hvorimod der fra Canada indførtes 5400 quint. Fra Sverige ankom hertil blot én direkte ladning trælast paa 350 tons, nemlig pr. østerrigsk bark „Marte". Tilsammen for hele Siciliens vedkommende kan indførselen af svensk virke anslaaes til 1000 standard. Ad indirekte vei ankom desforuden endel beg, tjære og jern samt lidt træmasse. Svensk silkepapir til brug ved indpakning af frugt har der været gjort forsøg paa at introducere. Det vilde godt kunne konkurrere med det indenlandske velinpapir, hvis tolden (lire 12,50 pr. 100 kg.) ikke var saa høi. Der foretoges skridt gjennem konsulatet og legationen i Rom for at faa denne vare fortoldet som grovt indpakningspapir (toldsats 5 lire pr. 100 kg.), men forgjæves.

Hvad exporten fra Sicilien til de forenede riger angaar, er salt, svovl, frugt og olivenolje de vigtigste artikler. Udførselen af salt var lidt mindre end vanligt. Til Norge udførtes fra Trapani 45 000 tons og til Sverige fra samme havn 11 500 tons. Prisen var under hele aaret 7 lire pr. ton à 2 salme. Fra Augusta udskibedes blot 2 ladninger salt til Norge paa tils. 3 900 tons. Ligesaa udskibedes nogle faa ladninger salt til Norge fra den aabne kyst ved Syracus, hvor intet konsulat findes.

Af svovl udførtes til begge lande tilsammen ca. 25 000 tons til en omtrentlig værdi af $2^1/_2$ million lire. Prisen paa god 2den sort noteredes i aarets løb i ca. lire 10.00 pr. 100 kilos for god 2den sort.

Værdien af den fra Sicilien til Norge og Sverige udskibede frugt, hovedsagelig appelsiner, kan anslaaes til over 1 million lire.

Angaaende forholdene paa Sicilien har jeg ikke meget at tilføie til, hvad jeg i mine forrige beretninger har udtalt. Krisen i de vigtigste agronomiske produkter, citroner og appelsiner, akcentuerer sig stadig mere. Siden Amerika har sørget for at forsyne sig selv med frugt fra Florida og Californien, gaar det stadig nedover med frugtavlerne paa Sicilien, idet Amerika har umuliggjort konkurrencen ved høie toldsatser. Man ved snart ikke, hvor man skal hen med citronerne, og paa mange steder lønner det sig neppe at lade frugten plukkes fra træerne. For appelsinernes vedkommende er stillingen noget bedre, da Europa til billige priser kan konsumere Siciliens hele produktion

De sicilianske vine, der for 15—16 aar siden var en hovedindtægtskilde for øen, har nu i mange aar været saa negligeret af udlandet, at man ikke længere taler saa meget om „la crisi vinicola".

Under disse omstændigheder foranledigede konsulatet en herværende vinhandler til at sende to prøvekasser god, naturlig, siciliansk rødvin (13—14 grader ved naturlig gjæring) til to af Kristiania største vinimportører, men ingen af dem fandt sig beføiet til at svare, endsige at takke for den gratis sendte vin. Konsulatets tanke var muligens at kunne bidrage til at fortrænge laddevinen og at erstatte den med god, billig og stærk landvin. Dog disse bestræbelser fandt ingen gjenklang hos de betræffende herrer.

Der indløber stadig skrivelser til konsulatet fra begge lande om at forskaffe 1ma agenturer for frugt- og svovlfirmaer. Selvfølgelig kan konsulen ikke med sin bedste villie hjælpe nogen til noget agentur. De faa første-

klasses exporthuse, som konsulatet kan anbefale, har forlængst sine agenter i alle Nordens større byer, og 2da huse kan konsulatet ikke indlade sig paa at sætte nogen i forbindelse med, da det hyppigst løber daarlig af med saadanne. Hvert aar kommer der f. ex. klager over, at den og den sælger ikke har opfyldt sine forpligtelser til at levere nødder, mandler og lignende, der almindeligvis kontraheres paa leverance. Dette passerer ikke med førsteklasses firmaer, men disse holder til gjengjæld høiere priser. De øvrige sælgere er billigere, men leverer derimod ofte blot, naar priserne gaar ned; gaar de derimod op, saa leverer de simpelthen ikke, og i bedste fald kan man da presse en liden godtgjørelse af dem.

Konsulatets adresse er fremdeles Via Garibaldi no. 102. Kontortid fra kl. 10—2. Der indgik til konsulatet i aaret 1901 322 skrivelser og afsendtes 330.

Der verserer — foruden de stridigheder, der vanligvis udjævnes gjennem konsulatet — forskjellige processer, der stadig fordrer konsulens tilsyn og indgriben.

Til Messina havn ankom:

i 1901 . . .	4 208	fartøier dr.	2 116 177	reg-.tons
- 1900 . . .	4 036	— „	1 847 046	—
- 1899 . . .	4 411	— „	2 135 151	—
- 1898 . . .	4 296	— „	1 862 142	—

Gibraltar.

Aarsberetning for aaret 1901 fra konsul George A. Prescott, dateret 15de april 1902.

Af norske skibe ankom i aaret 1901 til Gibraltar med ladning fra Norge 6 dampskibe dr. 4 098 tons og fra fremmede lande 22 skibe dr. 14 349 tons, hvoraf 18 dampskibe dr. 13 566 tons og 4 seilskibe dr. 783 tons. Bruttofragterne for disse fartøier udgjorde £ 14 810. 15. 2. Samtlige fartøier afgik i ballast til fremmede lande med undtagelse af 1 dr. 143 tons, der afgik til Sverige med ladning.

For ordre, reparation o. l. anløb 20 norske skibe dr. 10 669 tons.

Af svenske fartøier ankom 8 dr. 9 407 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe kr. 1 134.16, af svenske skibe kr. 480.84, tilsammen kr. 1 615.00, der tilfaldt konsulen. Expeditionsafgifter af norske skibe kr. 865.25, af svenske skibe kr. 147.50.

Sammenlignet med aaret 1900 udviser de i aaret 1901 for at lade eller losse ankomne skibe en formindskelse i antal af 3 og en forøgelse i drægtighed af 173 tons samt en formindskelse i bruttofragterne af £ 385. 17. 6. Med hensyn til ordresøgende skibe var der i aaret 1901 en forøgelse i antal af 2 skibe, men en formindskelse i drægtighed af 286 tons, sammenlignet med aaret 1900.

Af de i aaret 1901 ankomne fartøier kom 15 dampskibe dr. 9 617 tons fra England og Wales med kul og afgik i ballast for marokkanske, spanske og

portugisiske havne. Fragterne for de medbragte kulladninger varierede mellem 6 sh. 9 d og 5 sh. pr. ton. 6 dampskibe dr. 4 098 tons medbragte 5 129 tons granit fra Fredrikshald, og 2 dampskibe dr. 3 582 tons lossede 812 standards trælast fra Pensacola. 3 seilskibe dr. 616 tons ankom fra England med 939 tons kul; fragtraterne var henholdsvis 8 sh., 9 sh. og 9 sh. 6 d pr. ton. 1 seilskib dr. 167 tons kom med oljekager fra Marseille.

Det samlede antal ankomne skibe, der anløb havnen forrige aar, er med angivelse af deres drægtighed, som følger:

91	80	dampskibe for at indtage kul . .	dr.	58 708	tons
	9	seilskibe „ - — proviant	„	4 242	„
	2	— „ nødhavn	„	584	„
					63 534 tons
20	11	dampskibe for ordre	dr.	8 341	tons
	7	seilskibe „ —	„	875	„
	1	dampskib „ reparation . . .	„	1 170	„
	1	seilskib „ —	„	283	„
					10 669 „
28	24	dampskibe for losning	dr.	17 664	tons
	4	seilskibe „ —	„	783	„
					18 447 „

Tilsammen 139 ankomne skibe dr. 92 650 tons mod i aaret 1900 183 ankomne skibe dr. 112 805 tons, hvilket viser en formindskelse sidste aar af 44 skibe dr. 20 155 tons i det samlede antal af ankomne skibe.

Af samtlige nationers skibe ankom i aaret 1900 til Gibraltar 3 269 dampskibe dr. 4 109 532 tons og 34 seilskibe dr. 60 636 tons, ialt 3 803 fartøier dr. 4 170 168 tons. Heraf var:

	Dampskibe.		Seilskibe.		Ialt.	
Nationalitet.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Britiske .	2 042	2 866 400	112	13 481	2 154	2 879 881
Spanske .	356	220 603	254	11 427	610	232 030
Tyske . .	225	372 137	3	1 711	228	373 848
Franske .	159	131 661	8	1 659	167	133 320
Norske . .	116	85 883	23	6 767	139	92 650
Hollandske	78	65 164	4	636	82	65 800
Danske . .	68	62 616	10	1 853	78	64 469
Italienske .	60	96 532	19	9 846	79	106 378
Græske . .	45	66 837	1	371	46	67 208
Russiske .	40	36 765	10	2 270	50	39 035
Svenske .	32	36 290	7	2 802	39	39 092
Østerrigske	31	49 336	2	1 275	33	50 611
Belgiske .	14	15 423	—	—	14	15 423

Ved at sammenligne ovenstaaende med opgaven over ankomne skibe i aaret 1900 bemerker man en formindskelse i sidstforløbne aar i antallet og

drægtigheden af skibe ankomne her til havnen af 374 skibe og 292 215 tons. Denne formindskelse skyldes de lave fragtrater paa kontinentet, paa grund af hvilke mange skibe var oplagte.

Forbruget af og priserne paa kul. 1 881 dampskibe af forskjellig nationalitet har indtaget kul her i havnen, og 219 371 tons bunkerkul solgtes i sidste aar. Der var nedgang baade i antallet af dampskibe, der indtog kul her, og i det kvantum kul, der solgtes, nemlig 467 dampskibe og 78 780 tons mindre end foregaaende aar. Priserne for almindelige Cardiff-kul har i sidste aar varieret, som følger: den gjængse pris var i januar maaned for dampskibe med kontrakt 29 sh. pr. ton og den gjængse markedspris for dampskibe uden kontrakt 31 sh. pr. ton. Senere var priserne gjennemsnitlig 25 sh. pr. ton. I aaret 1902 har kontraktprisen været 22 sh. og markedsprisen 24 sh. pr. ton. Priserne fastsættes forøvrigt her som i de fleste andre Middelhavs-kulhavne af et syndikat af kulexportører i London.

Det norske seilskib „Dagmar" dr. 167 r-t, som ankom hertil i havari, blev kondemneret og solgt for 300 £.

Sjøfolks paa- og afmønstring. I sidste aar er der her ved konsulatet blevet paamønstret 14 norske og 1 udenlandsk sjømand paa 8 norske skibe og afmønstret 12 norske og 1 udenlandsk sjømand fra 7 norske skibe. 2 svenske sjømænd og 3 udlændinge er blevet paamønstret med 4 svenske skibe her ved konsulatet, og 3 svensker og 2 udlændinge er blevet afmønstret fra 4 svenske skibe. 6 svenske sjømænd er desuden blevet paamønstret med norsk skib. Ialt er der blevet paamønstret 14 norske, 8 svenske og 4 udenlandske, altsaa tilsammen 26 sjømænd, og blevet afmønstret 12 norske, 3 svenske og 3 udenlandske, altsaa tilsammen 18 sjømænd her ved konsulatet ifjor, og det samlede antal paa- og afmønstringer bliver saaledes 44.

Ingen tilfælde af rømning fra noget norsk eller svensk skib meldtes til konsulatet i aarets løb.

Intet dødsfald ved ulykkestilfælde eller paa anden maade ombord i norske eller svenske skibe er blevet meldt til konsulatet i aarets løb. 4 norske sjømænd (3 fra 3 norske skibe og 1 fra et udenlandsk skib) er blevet indlagt paa hospital og helbredet med undtagelse af en, som døde af hjertetilfælde. 2 svenske sjømænd (fra 2 britiske skibe) blev indlagt paa Gibraltar kolonihospital og helbredet.

Indførsel. Der er fremdeles ingen efterspørgsel efter norsk klipfisk her paa markedet, idet man foretrækker Islandsfisken, som er billigere. 1 450 baller à 50 kg. eller 72 500 kg. Islandsfisk, mest hyse, er blevet importeret via Liverpool og solgt til priser varierende mellem pesetas 27.50 og 32.00 pr. balle. Indførselen heraf er sidste aar gaaet ned med 750 baller eller 37 500 kg. sammenlignet med aaret 1900. De vigtigste importører er d'herrer Murto Hermanos, Hector Cavanna, Adolfo Gomes, B. Saccarello, R. & J. Abrines og Abraham de J. Benyunes, kjendte, respektable og vel situerede kjøbmænd.

6 001 tons granit importeredes fra Fredrikshald og Fredriksstad i 6 norske dampskibe og 4 britiske seilskibe; ligesom 1 britisk seilskib medbragte 161 tons fra Strømstad. Importørerne her er d'herrer Topham, Jones & Railton, leverandører til admiralitetet; stenen anvendes til de nye havne- og

dokarbeider og importeres ligeledes fra Savona (Italien) og fra Cornwall. Fra Norge betaltes saavel pr. damp- som pr. seilskib en fragt af 12 sh. 6 d pr. ton.

2 500 gross svenske Jönköping sikkerhedsfyrstikker indførtes via London og solgtes af d'herrer R. & J. Abrines til pesetas 3.75 eller 2 sh. 4 d pr. gross. Af hollandske fyrstikker importeredes 37 000 gross, der solgtes til pesetas 2.50 eller 1 sh. 8 d pr. gross.

Fra Sverige importeredes med et svensk seilskib 151 standards planker, og 1 166 standards tømmer kom fra Pensacola og New Brunswick. Priserne var for svensk furu pesetas 107.50 eller £ 3. 4. 2 pr. tylvt 14×9×3 og for amerikansk gran pes. 87.50 eller £ 2. 12. 2. Importører af trælast her er, foruden ovennævnte stenimportfirma, d'herrer Levy & Co. og M. H. Bland & Co., ltd.

Udførsel. Adskillige ladninger korketræ er blevet afsendt til Norge via Kjøbenhavn med danske dampskibe, 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 Kristiania . .	724 baller	veiende	42 582 kg.
— - Moss	525 —	„	28 200 „
Tilsammen	1 249 baller	veiende	70 872 kg.

Der har været en forøgelse sidste aar af 432 baller og 22 674 kg, sammenlignet med udførselen i aaret 1900. Exportører af korketræ er fremdeles „Industria Corchera", O. A. Conte og Manuel Gomez.

Gibraltars havn og tørdok. Arbeiderne paa en ny beskyttet havn og 3 store dokker ventes at blive fuldførte i løbet af et par aar. Imidlertid forefindes der en privat tørdok, 240 fod lang, hvis bredde ved indgangen er 46 fod, og en vanddybde af 11 fod ved lavvande; her kan mindre skibe faa repareret skade paa skrog med meget moderate omkostninger.

Der er ingen nordmænd eller svensker bosatte i eller i nærheden af Gibraltar.

Konsulatets kontorlokale er flyttet fra Cloister Ramp., Irish Town Street, til Commercial Square i et centralt strøg nær landingspladsen, og kontortiden er den paa andre konsulater sedvanlige, nemlig 10—3.

Telegrafadressen er „Tabellion", Gibraltar.

Lissabon.

Aarsberetning for aaret 1901 fra generalkonsul Carl Bock, dateret 15de mai 1902.

Den norske skibsfart i aaret 1901.

	Ankomne norske fartøier.						Afgaaede norske fartøier.					
	Fra Norge.		Fra andre lande.		Sum.		Til Norge.		Til andre lande.		Sum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
A. Med ladning.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	25	15 186	87	49 427	112	64 613	11	7 587	36	21 026	47	28 613
Seilskibe	-	-	10	5 069	10	5 069	4	1 918	4	1 777	8	3 695
Sum	25	15 186	97	54 496	122	69 682	15	9 505	40	22 803	55	32 308
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	21	12 642	39	24 298	60	36 940	24	16 512	84	46 095	108	62 607
Seilskibe	1	141	2	439	3	580	3	1 073	5	760	8	1 833
Sum	22	12 783	41	24 737	63	37 520	27	17 585	89	46 855	116	64 440
Totalsum af ladede fartøier	47	27 969	138	79 233	185	107 202	42	27 090	129	69 658	171	96 748
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	17	12 527	17	12 527	-	-	84	50 177	84	50 177
Seilskibe	-	-	1	341	1	341	-	-	4	1 796	4	1 796
Sum	-	-	18	12 868	18	12 868	-	-	88	51 973	88	51 973
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	81	48 072	81	48 072	-	-	35	23 894	35	23 894
Seilskibe	-	-	7	1 744	7	1 744	-	-	3	580	3	580
Sum	-	-	88	49 816	88	49 816	-	-	38	24 474	38	24 474
Totalsum af ballastede fartøier	-	-	106	62 684	106	62 684	-	-	126	76 447	126	76 447

Bruttofragterne for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier udgjorde £ 10 481. 0. 0 og for afgaaede norske fartøier £ 11 192. 0. 0.

For ordre eller reparation ankom 32 norske fartøier dr. 18 800 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 69 dr. 47 200 tons og til hovedstationen 40 dr. 37 110 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske fartøier ved hovedstationen reis 1:550 370 og ved vicekonsulsstationerne reis 1:627 460, hvoraf tilfaldt konsulskassen reis 2:364 100.

Erlagte konsulatafgifter af svenske fartøier ved hovedstationen reis 555 335 og ved vicekonsulsstationerne reis 788 080, hvoraf tilfaldt konsulskassen reis 949 375. Sum af konsulskassen tilfaldne konsulatafgifter reis 3:313 475.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager reis 2 700, i svenske sager reis 15 990.

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

	1898.		1899.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Norske fartøier . .	203	95 361	200	108 669
Svenske — . .	79	43 367	75	44 580
Sum	282	138 728	275	153 249

	1900.		1901.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Norske fartøier . .	248	136 519	291	169 886
Svenske — .	81	53 086	109	84 310
Sum	329	189 605	400	254 196

I de samme aar udgjorde de inden distriktet af norske og svenske fartøier oppebaarne konsulatafgifter, der tilkom konsulskassen:

	1898.	1899.	1900.	1901.
	Reis.	Reis.	Reis.	Reis.
For norske fartøier . .	889 185	1:060 575	1:379 255	2:364 100
„ svenske — . .	431 975	423 640	439 585	949 375
Sum	1:321 160	1:484 215	1:818 840	3:313 475

Handel. Skibsfarten paa Portugal har i de sidste aar været i stadigt tiltagende og udgjorde i aaret 1901:

Dampfartøier	5 182	dr.	10 174 992 tons
Seilfartøier	1 301	„	239 801 „
Tilsammen	6 483	dr.	10 414 793 tons
mod i aaret 1900 dampfartøier . .	4 939	dr.	9 712 886 tons
seilfartøier . . .	1 287	„	258 879 „
Tilsammen	6 226	dr.	9 971 765 tons

Ogsaa de forenede rigers skibsfart paa distriktet var betydelig større end foregaaende aars, som det fremgaar af de anførte sammenligninger.

Den bekjendte langvarige financielle krise, hvorunder Portugal fremdeles lider, har i aaret ikke i nogen henseende bedret sig, heller ikke har nogen livligere udvikling af forretningerne fundet sted.

Kursen paa London varierede mellem 37 og 39 pence pr. milreis.

Portugals samtlige toldindkomster i aaret 1901 udgjorde reis 19 083 648 808 mod reis 20 054 819 727 i aaret 1900.

Endskjønt den portugisiske gjældende toldtarif helt siden aaret 1894 har været underkastet en revision, er dog endnu ikke nogen forandring i denne blevet vedtaget.

Klipfisk. Importen til Portugal af klipfisk var i aaret 1901 betydelig større end foregaaende aars, som da ansaaes for usedvanlig stor.

Fra alle lande tilsammen indførtes i aaret 1901 25 026 tons mod 22 086 tons i aaret 1900.

Fra Norge	importeredes	7 951	tons	mod	5 674	i aaret 1900
„ Newfoundland	—	15 433	„	-	14 205	—„—
„ Danmark	—	52	„	-	117	—„—

Den indenlandske tilvirkning af klipfisk opgik i aaret kun til 1 320 tons mod 1 844 i aaret 1900.

Priserne paa norsk fisk varierede mellem 9 000 og 13 200 reis pr. kvintal à 60 kg., fortoldet vare, alt efter fiskens kvalitet.

Trælast. Skjønt importen til Portugal af denne vare fra alle lande tilsammen i aaret har været betydelig mindre end foregaaende aars, har derimod den fra de forenede riger været usedvanlig stor, som fremgaar af følgende sammenligning, nemlig:

Bjælker i aaret 1901	kbm.	11 059	mod	13 866	i aaret 1900
deraf fra Sverige og Norge . . .	„	1 422	„	432	—„—
Planker i aaret 1901	„	5 489	„	9 929	—„—
deraf fra Sverige og Norge . . .	„	1 139	„	4 750	—„—
Bord i aaret 1901	„	30 435	„	32 940	—„—
deraf fra Sverige og Norge . . .	„	19 378	„	11 861	—„—

hvoraf fremgaar, at de forenede riger fremdeles beholder første plads blandt alle lande, som exporterer denne artikel.

Træmasse. Importen fra de forenede riger af denne artikel har aldrig tidligere opnaaet den betydning som i aaret 1901.

Ifølge tilforladelige statistiske opgaver udgjorde denne import fra alle lande tilsammen 3 539 tons mod 3 183 tons i aaret 1900, deraf fra Norge og Sverige 2 104 tons mod 839 tons i aaret 1900.

Generalkonsulatet kan derfor ikke nok fremholde, hvor vigtigt det vilde være for vore træmassefabrikanter at følge andre landes exempel, hvilke udsender sine handelsreisende med prøver paa varen, som her i landet aarlig finder stadig større afsætning, og hvori de forenede riger med lethed burde kunne konkurrere med andre lande saavel i pris som i kvalitet.

Jern og staal. Importen til Portugal af svensk jern har fremdeles været temmelig ubetydelig.

Fra alle lande tilsammen indførtes i aaret:

Jern	tons	31 659
deraf fra Sverige	„	2 483
Staal	„	3 044
deraf fra Sverige	„	187

Salt. Portugals saltexport har i de senere aar været i stadigt tiltagende og udgjorde i aaret 1901:

Til alle lande tilsammen	162 149	tons		
mod	149 440	„	i aaret	1900
og	135 000	„	- „	1899
Deraf til Norge og Sverige	62 000	„	- „	1901
mod	59 793	„	- „	1900
og	54 000	„	- „	1899

Kork. Exporten af denne artikel var dette aar noget større end foregaaende aars:

Til alle lande tilsammen udførtes	43 177	tons	
mod	40 526	„	i aaret 1900,
hvoraf til de forenede riger	2 147	„	
mod	2 148	„	—„—

Vin. Dette aars vinhøst faldt usedvanlig rigelig, og skjønt ogsaa foregaaende aars høst var særdeles god, blev mod al forventning Portugals vinexport, om end ubetydeligt, saa dog noget mindre end i aaret 1900, som fremgaar af følgende sammenligning:

Hvide og røde lettere vine	aaret 1901	dcl.	4 938 648
Do. Do.	— 1900	—	5 229 037
Deraf til Norge og Sverige	— 1901	—	10 807
— „ —„—	— 1900	—	10 144
Madeira	— 1901	—	239 289
Do.	— 1900	—	262 024
Heraf til Norge og Sverige	— 1901	—	14 179
— „ —„—	— 1900	—	950
Portvine	— 1901	—	2 684 012
Do.	— 1900	—	2 753 142
Heraf til Norge og Sverige	— 1901	—	118 795
— „ —„—	— 1900	—	129 024

Foruden den vanlige export har Portugal i den senere tid, og særlig i aaret 1901, udvidet exporten af grubetømmer (props) til England, som i aaret opgik til ikke mindre end omkring 149 000 tons, og hvilket forhold har tildraget sig andre landes, særlig Frankriges, opmerksomhed.

Fragter. Fragterne i aaret var særdeles lave. For salt fra Lissabon udgjorde de:

Til Norge	mellem kr. 0.75	og kr. 1.00	pr. tønde
- Sverige	— „ 0.68	- „ 0.80	- hektltr.
- Danmark . . .	— „ 1.00	- „ 1.15	- d. tønde
- Holland . . .	7 sh. 3 d	pr. ton.	
Malm til England .	5 sh.—7 sh.	- „	
Grubetømmer til do.	6 sh.—7 sh.	- „	
Stenkul til Lissabon	4 sh. 3 d — 6 sh. 6 d		

Nogen epidemisk sygdom har ikke forekommet i aaret.

Generalkonsulatets kontorlokale er fremdeles: Rua de S. Mamede 47.

Af norske fartøiers besætninger er ved hovedstationen i aaret 1901 paamønstret 16 mand og afmønstret 14 mand.

Port Louis, Mauritius.

Aarsberetning for aaret 1901 fra konsul Hamilton Stein, dateret 31te marts 1902.

Den norske skibsfart i aaret 1901.

	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	771	1	771	-	-	1	771	1	771
Seilskibe	-	-	13	8 234	13	8 234	-	-	5	1 437	5	1437
Sum	-	-	14	9 005	14	9 005	-	-	6	2 208	6	2 208
B. I ballast.												
Dampskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Seilskibe	-	-	1	213	1	213	-	-	5	5 364	5	5 364
Sum	-	-	1	213	1	213	-	-	5	5 364	5	5 364

Ingen norske fartøier anløb for ordre, reparation eller lignende.

1 svensk dampskib dr. 811 tons anløb for kul.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe kr. 508.53, af svenske skibe intet.

Der indtraf intet tilfælde af rømning i aarets løb; to dødsfald anmeldtes paa konsulatet.

Skibsfarten. Antallet af norske skibe, der anløb havnen i aaret 1901, var 15 med en bruttodrægtighed af 9 218 tons mod i aaret 1900 9 skibe dr. 3 198 tons, i aaret 1899 11 skibe dr. 5 172 tons, i aaret 1898 10 skibe dr. 6 179 tons og i aaret 1897 16 skibe dr. 9 662 tons.

Blandt de ankomne skibe var der kun ét dampskib, nemlig „Bygdø" af Kristiania, der kom fra Hongkong og Singapore med stykgods og kinesiske passagerer og returnerede med en ladning sukker. Et seilskib ankom i ballast og 13 dr. 8 233 tons ankom med ladning fra forskjellige havne. Der ankom ingen norske fartøier med trælastladning fra Norge eller Sverige i aarets løb. Derimod ankom en dansk bark med saadan ladning fra Gøteborg. Af de ankomne fartøier afgik 8 i ballast og 6 med ladninger til forskjellige havne.

Ingen fartøier anløb her for at søge nødhavn, heller ikke er der nogen skibsulykker at berette blandt norske skibe under deres ophold her i havnen.

Udfragterne fra denne havn i det forløbne aar var som følger:

Til Europa fra 20 sh. netto til 30 sh. + 10 pct. (sukker).
- — via Seychellerne 30 sh. pr. ton (guano).
- Australien fra 7 sh. 6 d til 10 sh. pr. ton.
- Kapkolonien 20 sh. til 35 sh. + 5 pct. pr. ton.
- Bombay fra 4 til 10 annas pr. sæk (sukker).

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	1900—1901	175 267 940 kg.
— -	1899—1900	157 025 408 „
— -	1898—1899	186 487 093 „
— -	1897—1898	121 693 971 „
— -	1896—1897	152 677 973 „

Høsten i aaret 1900—1901 overgik det foregaaende aars i størrelse, og de priser, som opnaaedes for produktet, var ganske gode og lønnende. I aaret 1901—1902 synes høsten kun at ville blive omkring en middelshøst (antagelig ca. 150 000 tons mod ca. 190 000 tons i aaret 1900—1901), og priserne er saa lave, at de, da der fremdeles er ca. 42 pct. af høsten at realisere, maa befrygtes at ville nærme sig produktionsomkostningerne i en betænkelig grad. Der er til dato allerede ankommet til byen 147 526 tons, hvoraf 93 167 tons er blevet skibet (inklusive beholdningen fra forrige aar); beholdningen udgjør nu 63 586 tons. Paa samme tidspunkt var der ifjor ankommet til byen 182 122 tons, skibet 124 470 tons (inkl. beholdningen fra det foregaaende aar) og en beholdning af 55 059 tons. Udsigterne for høsten 1902—1903 er meget gunstige. Det exporterede sukker gaar hovedsagelig til Indien, Amerika, Sydafrika, Australien og Storbritannien.

Af de øvrige exportartikler er de vigtigste r h u m (totalexport 791 123 liter til en værdi af rs. 88 398), v a n i l l e (4 570 kg., værdi rs. 197 090) og a l o e-

fibrer (1 242 998 tons, værdi rs. 339 848), hvilke alle hovedsagelig skibes til Storbritannien.

Thedyrkningen synes ikke at blive af nogen betydning her; den drives ialfald fortiden kun experimentalt.

Havnearbeiderne udstaar endnu i paavente af en fra Europa bestilt muddermaskine.

Pesten synes at have faaet fast fod her; den foraarsagede i oktober og november f. a. 56 dødsfald pr. uge (paa 85 tilfælde, altsaa en dødelighed af ca. 66 pct.). Siden er sygdommen gradvis aftaget, og forekommer der nu kun 5—7 tilfælde og 3—4 dødsfald pr. uge.

Forretningsrørelsen i det hele taget viser ingen synderlig forandring fra foregaaende aar. Det maa imidlertid formodes, at forretningerne har hvilet paa en sundere basis, og at importørerne derfor har havt bedre fortjeneste.

Postbefordringen. Den fjortendaglige rute fortsættes fremdeles af „Messageries Maritimes“ dampskibe, men med nogen forandring med hensyn til anløbssteder. En linje gaar ud fra Marseille til Mauritius via Djibouti, Aden, Seychellerne, Diego-Suarez, Tamatave og Réunion og samme vei tilbage til Marseille. En anden linje anløber Djibouti, Zanzibar, Mayotte, Majunga, Nossibé, Diego-Suarez, Tamatave og Réunion. Desuden har man „the British India Steam Navigation Coy's“ fireugentlige rute fra og til Colombo direkte.

Indhold: **Alexandria** s. 241. — **Baku** s. 243. — **Gibraltar** s. 278. — **Lissabon** s. 282. — **Malta** s. 258. — **Messina** s. 274. — **Neapel** s. 267. — **Port Louis, Mauritius** s. 286. — **San Francisco** s. 249. — **Smyrna** s. 260. — **Tamatave (Madagascar)** s. 264. — **Toldbehandling af skibsproviant i Spanien** s. 256.

Johannes Bjørnstads bogtrykkeri.

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler m. m.
indkomne i aaret 1902.

Udgivet ved
No. 7. departementet for det indre, afdelingen for udenrigske sager, handel og sjøfart. 1902.

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

Genua.

Aarsberetning fra generalkonsul Axel Conradi, dateret 20de mai 1902.

Den norske skibsfart i aaret 1901.

	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	9 743	38	38 029	53	47 772	-	-	3	2 967	3	2 967
Seilskibe	-	-	3	375	3	375	-	-	-	-	-	-
Sum	15	9 743	41	38 404	56	48 147	-	-	3	2 967	3	2 967
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	4	2 671	46	50 027	50	52 698	-	-	13	10 669	13	10 669
Seilskibe	-	-	8	2 498	8	2 498	-	-	-	-	-	-
Sum	4	2 671	54	52 525	58	55 196	-	-	13	10 669	13	10 669
Totalsum af ladede fartøier	19	12 414	95	90 929	114	103 343	-	-	16	13 636	16	13 636
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe.	-	-	1	988	1	988	-	-	52	45 926	52	45 926
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	4	1 480	4	1 480
Sum	-	-	1	988	1	988	-	-	56	47 406	56	47 406
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	5	3 406	2	1 537	7	4 943	-	-	42	44 563	42	44 563
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	7	2 380	7	2 380
Sum	5	3 406	2	1 537	7	4 943	-	-	49	46 943	49	46 943
Totalsum af ballastede fartøier	5	3 406	3	2 525	8	5 931	-	-	105	94 349	105	94 349

Bruttofragter for til distriktet ankomne norske fartøier kr. 1 025 213.00, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 13 934.00. Hertil kommer desuden maanedsfragter for ankomne kr. 330 608.00, for afgaaede kr. 35 480.00.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 34 dr. 41 873 tons, til hovedstationen 9 dr. 14 809 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen lire 4 250.91, ved vicekonsulsstationerne lire 5 032.49, hvoraf tilfaldt konsulskassen lire 2 516.25. Af svenske skibe ved hovedstationen lire 1 297.35, ved vicekonsulsstationerne lire 2 136.92; heraf tilfaldt konsulskassen lire 1 068.46. Ialt tilfaldt konsulskassen lire 9 132.97.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen i norske sager lire 280.40, i svenske sager lire 111.20, i andre lire 12.50.

I maanedsbefragtning var 31 norske dampskibe dr. 31 472 tons og 3 svenske dr. 2 652 tons.

Under de i ballast afgaaede skibe er ogsaa opført et antal af 13 dr. 13 574 tons, der er afgaaet med indehavende restladning til andre, mest italienske, havne, uden at indtage ladning.

Der afmønstredes fra norske skibe 6, fra svenske 2 mand, og paamønstredes paa norske skibe 17, paa svenske 1 mand. Blandt betingede hyrer var for 1ste maskinist 260 kroner maanedlig, fyrbødere 72 lire, 56 og 54 kroner, bedstemand 60 kroner. Da Genua er en havn, hvor det er vanskeligt at erholde hyre, finder ogsaa afmønstringer dersteds forholdsvis sjelden sted.

For norsk regning indkjøbtes fra Frankrige bark „Adolphe“, nu kaldet „Sesa“, dr. 1 105 tons, for £ 5 000.

De forenede rigers skibsfart paa hovedstationen Genua viser i de sidste 10 aar følgende tal:

Norske skibe:

	Ialt.		Deraf dampskibe.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1892	87	56 608	81	52 281
1893	98	83 283	82	76 797
1894	94	79 867	87	77 618
1895	111	90 216	96	83 524
1896	67	59 015	61	55 423
1897	74	60 520	71	59 964
1898	93	78 563	86	76 857
1899	72	62 621	70	62 369
1900	65	65 898	62	65 523
1901	57	49 135	54	48 760

Svenske skibe:

1892	10	5 509	6	3 507
1893	9	6 617	4	3 552
1894	2	1 402	1	797
1895	5	2 813	2	1 844
1896	3	2 949	2	2 696
1897	6	6 196	4	5 334

	Ialt.		Deraf dampskibe.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1898	14	16 135	12	15 418
1899	14	19 952	13	19 549
1900	6	6 955	5	6 405
1901	9	14 809	9	14 809

For hele distriktets vedkommende var skibsfarten:

1900:	Norske skibe	104	dr.	106 199	tons,	hvoraf	dampsk.	96	dr.	104 397 t.
	Svenske —	28	-	29 926	--	—	—	27	-	29 376 -
1901:	Norske —	122	-	109 274	—	—	—	111	-	106 401 -
	Svenske —	34	-	41 873	—	—	—	34	-	41 873 -

Af foranstaaende fremgaar, at den svenske skibsfart paa distriktet har været i fremgang, saavel hvad skibenes antal som deres drægtighed angaar. Det samme var tilfældet med den norske skibsfart paa distriktet i dets helhed, hvorimod antallet og drægtigheden af de til hovedstationen ankomne norske skibe viser tilbagegang. Til forklaring heraf tjener, foruden fragtmarkedets yderst trykkede tilstand i aarets sidste halvdel, ogsaa den omstændighed, at de i Genua i aaret paagaaende arbeidsnedlæggelser øvede en hemmende indflydelse paa skibsfarten og blandt andet bevirkede, at endel med kul til Genua bestemte skibe blev beordret til Savona. I de senere aar har derhos andre nationer, særlig Italien og Spanien, sterkt udviklet sin skibsfart paa stedet.

I enkelte farter, hvori vore skibe tidligere var endel sysselsat paa denne havn, synes de i de senere aar at være udestængt. I kornfarten fra det Sorte Hav til Genua ankom saaledes af norske dampskibe:

1888,	10 dr.	9 364 tons,	1893,	12 dr.	12 322 tons,	1898,	3 dr.	4 304 tons
1889,	28 -	28 610 —	1894,	5 -	5 892 —	1899,		
1890,	14 -	16 481 —	1895,	9 -	10 097 —	1900,		ingen.
1891,	12 -	14 337 —	1896,	4 -	6 404 —	1901,		
1892,	7 -	7 246 —	1897,	4 -	4 351 —			

Af svenske skibe ankom i samme fart i aarene 1888—1901: 1889, 1 dr. 1 314 tons og 1890, 5 dr. 4 378 tons.

I aaret 1899 blev efter officielle opgaver indført til Genua fra russiske og rumænske havne ved det Sorte Hav 372 791 tons varer, hvoraf med italienske skibe 177 806 tons (deraf med faste linier 68 608 t.), østerrigske 54 581 tons, græske 99 193 tons, engelske 19 556 tons, franske (væsentlig fast linie) 8 817 tons og rumænske 9 058 tons.

Det viser sig saaledes, at denne fart efterhaanden mest er gaaet over til italienske og græske skibe, hvoraf de sidste siges at seile med mindre udgifter end andre og derhos vel tillige foretrækkes af de mange i hine havne værende græske kjøbmænd. For de italienske skibes vedkommende bemerkes, at kornfirmaer i Genua i de senere aar har kjøbt adskillige dampskibe, som de benytter i denne fart for egen regning.

I 80- og 90-aarene ankom regelmæssig nogle norske seilskibe fra havne i Nord- og Sydamerika og Vestindien med pitchpine, farvetræ, bomuld m. m. At seilskibenes rolle endnu ikke er udspillet paa alle disse farter, synes at

fremgaa af, at der i aaret 1900 ankom til Genua fra Pensacola 26 italienske seilskibe dr. 23 505 tons og fra Savannah 4 do. dr. 2 559 tons.

Indførselen af ris fra Orienten er standset ved en i de senere aar indført toldforhøielse til beskyttelse af den indenlandske produktion. Af teaktræ ankommer nogle ladninger i seilskibe.

Af de 3 norske seilskibe, der ankom til Genua, medførte 2 dr. 229 tons, 360 000 kg. klipfisk fra Labrador og 1 dr. 146 tons, 234 tons beg fra Archangel.

Af de til Genua ankomne 54 norske dampskibe dr. 48 760 tons var i ballast 1 dr. 998 tons. Fra engelske havne ankom 20 dr. 25 535 tons med 49 840 tons kul og 420 tons cokes; fra Pensacola 3 dr. 5 285 tons med 700 std. pitchpine, 2 900 tons fosfat og 2 500 tons bomuld, blokketræ, klover, tobak og terpentin; fra Island 8 dr. 2 147 tons med 1 214 000 kg. klipfisk; fra Labrador 1 dr. 448 tons med 200 000 kg. klipfisk; fra Manchester 2 dr. 1 272 tons med 300 tons kul, 1 400 tons beg og 150 tons stykgods; fra Fowey 1 dr. 452 tons med 1 050 tons kaolin og China clay; fra Dunkerque 1 dr. 911 tons med 1 687 tons sukker og fra Antwerpen 2 dr. 1 979 tons med 705 tons kul, jern, klid, farvervarer, bly, zink etc. De øvrige 15 dr. 9 743 tons kom fra Norge medbringende 992 795 kg. tørfisk, 563 550 kg. klipfisk, 705 tdr. tran, 3 268 stkr., $57^{7}/_{10}$ std. planker, 381 000 kg. træmasse, 396 550 kg. gammelt jern og skinner samt 150 kasser mineralvand og fra anløbssteder under reisen: Fra Santander 38 tdr. anchiovis og 9 316 kg. sardiner, fra Lissabon 39 650 kg. sardiner og fra Barcelona 135 tdr. anchiovis, 1 130 tdr. og 243 kasser, ialt 78 580 kg. sardiner, 92 413 kg. bomuldsaffald, 52 baller kork og 482 382 kg. stykgods, bestaaende af mineralvand, kakao, vin, tartar, glycerin, mobiliar etc.

Til Savona ankom 21 norske dampskibe dr. 23 333 tons, hvoraf fra engelske havne 15 dr. 17 969 tons med 34 578 tons kul; fra England 2 dr. 2 034 tons med 3 842 tons jern og 300 tons kul; fra Norge 2 dr. 1 351 tons med 1 290 tons gammelt jern og staal; fra Antwerpen 1 dr. 991 tons med 759 tons ildfast sten, mursten, jern etc.; fra Portoferajo 1 dr. 988 tons med 400 tons pottemagerler.

2 norske seilskibe dr. 1 109 tons ankom, det ene fra Kapstaden, det andet fra Fiji med tilsammen 1 473 tons kopra.

Fra engelske havne ankom 5 svenske dampskibe dr. 7 197 tons med 11 593 tons kul.

Til Spezia ankom et norsk seilskib dr. 767 tons med 1 156 tons blymalm fra Port Pirie samt fra engelske havne 6 norske dampskibe dr. 7 488 tons med 13 819 tons kul.

Til Livorno ankom 9 norske dampskibe dr. 8 885 tons med 15 834 tons kul fra engelske havne, 1 dr. 1 170 tons, fra Holland, Belgien og Oran med 815 tons pibeler og 375 baller „crin végétal", 1 dr. 796 tons fra Hull med 1 600 tons slag, 1 dr. 448 tons fra Labrador med 275 000 kg. klipfisk, 1 dr. 988 tons fra Antwerpen med 66 tons kridt og zink og 3 dr. 2 770 tons fra Genua med transitgods. Af norske seilskibe ankom 4 dr. 393 tons fra Newfoundland med 511 000 kg. klipfisk og 1 dr. 129 tons fra Archangel med 556 tdr. beg og tjære.

Af lastede svenske dampskibe ankom 14 dr. 13 473 tons, hvoraf 4 dr.

5 106 tons med 7 654 tons kul fra engelske havne samt resten, tilhørende dampskibslinien „Svenska Lloyd", med transitgods.

Til Civitavecchia ankom fra Norge et norsk dampskib dr. 722 tons med 30 000 kg. klipfisk og 5 dr. 5 300 tons fra engelske havne med 9 742 tons kul og 19 tons bricks. Et svensk dampskib dr. 1 529 tons ankom med 1 232 tons kul fra England.

Udfragter fra hovedstationen fik 6 norske dampskibe dr. 4 209 tons, der medførte til Norge 17 200 kg. vermuth, 1 367 kg. vin og stykgods og 586 kg. manufakturvarer samt til Neapel 7 918 kg. klipfisk og 10 000 kg. stokfisk. 3 dr. 2 967 tons medførte til Antwerpen 365 tons talk, grafit, blyglands og marmor m. m.

Af svenske dampskibe medførte 3 dr. 2 488 tons til engelske havne 356 tons olie, vermuth, maccaroni m. m.

Fra Livorno medførte 6 norske dampskibe dr. 4 004 tons 137 744 kg. marmor og 54 165 kg. stykgods til Norge, 2 dr. 2 340 tons 608 436 kg. marmor og stykgods til England og 3 dr. 2 970 tons 1 594 000 kg. do. til Antwerpen.

12 svenske dampskibe dr. 10 452 tons, tilhørende „Svenska Lloyd" i Göteborg, medførte fra Livorno 1 490 493 kg. marmor og 115 995 kg. stykgods, bestemt til skandinaviske og Østersøhavne. 2 andre dr. 1 817 tons medførte 1 250 000 kg. marmor og stykgods, bestemt til London.

Fra Savona afgik et norsk dampskib dr. 367 tons med 600 tons bygningssten til Gibraltar.

Fragter.

Efter skibsførernes opgaver kan følgende oplyses om de i aaret erholdte fragter:

Kul. Fra Newcastle og Shields i januar 9 sh. 3 d, 7 sh. 9 d, februar 7 sh. 9 d, marts 7 sh. 3 d, 7 sh., april 7 sh. 9 d, 7 sh., juni 8 sh., september 6 sh. 9 d, november 5 sh., december 5 sh. 3 d.

Fra Newport i februar 6 sh. 9 d, april 7 sh., november 5 sh. 6 d, december 5 sh. 6 d.

Fra Cardiff og Barry i januar 8 sh. 6 d, februar 6 sh. $10^1/_2$ d, marts 8 sh., april 8 sh., juli 7 sh. 6 d, november 5 sh. 6 d.

Fra Swansea i november 6 sh. 3 d. Fra Garston Docks i august 8 sh. 6 d. Fra Blyth i februar 7 sh., april 7 sh. 6 d. Fra Glasgow i april 6 sh. 3 d. Fra Borrowstoness i oktober 5 sh.

Klipfisk fra Bergen og Christianssund 40 fr. pr. ton.
Stokfisk fra Bergen 66 fr. pr. ton.
Tran fra Bergen 5—6 lire pr. tønde.
Træmasse fra Drammen 25 sh., Trondhjem 22 sh. 6 d pr. ton.
Gammelt jern fra Bergen 20 sh. pr. ton.
Jernbaneskinner fra do. 18 fr., fra Drammen 14 fr. pr. ton.
Planker fra Christiania 60 fr. pr. std.

Stykgods fra Barcelona 8 lire, 12 pesetas pr. ton.

Sardiner fra Barcelona 8 lire, 12 pesetas, fra Santander 35 sh. + 5 pct pr. ton.

Tartar fra Barcelona 10 pesetas pr. ton.

Glycerin fra do. 8 lire pr. ton.

Bomuldsaffald fra do. 9 francs pr. ton.

Klipfisk fra Island rmk. 7 pr. sk.℔ + 10 pct. kaplak.

Do. fra Labrador (seil) 2 sh. 9 d, 2 sh. 3 d pr. kvintal (à 50 kg.).

Beg fra Archangel (seil) 32 sh. 6 d pr. ton.

Pitchpine fra Pensacola 125 sh. pr. std.

Stykgods fra do. 15 sh. 6 d, 14 sh. pr. ton.

Do. fra Dunkerque $10^1/_2$ fr. pr. ton.

Kaolin og China clay fra Fowey 8 sh. 6 d pr. ton.

Blandt udgaaende fragter fra Genua er opgivet: Vermuth til Christiania 35 sh. pr. ton, stokfisk til Neapel lire 6.50 pr. ton, talk, grafit m. m. til Antwerpen 15 francs guld pr. ton, talk til do. 10 francs pr. ton.

Af noterede maanedsfragter kan anføres følgende:

Med kul fra England ankom 1 dampskib dr. 1 304 tons til maanedsfragt £ 730, 1 dr. 651 t., £ 425, 1 dr. 974 t., £ 775, 1 dr. 827 t., £ 580, 1 dr. 862 t., £ 730, 1 dr. 1 957 t., £ 1 250. Med stykgods fra England 1 dr. 688 t., £ 500, med do. fra Antwerpen 1 dr. 988 t., £ 500, 1 dr. 991 t., £ 450. Med beg fra Manchester 1 dr. 584 t., £ 360. Med pitchpine fra Pensacola 1 dr. 2 239 t., £ 1 475. Med fosfat, bomuld etc. fra do. 1 dr. 1 479 t., £ 900. Med klipfisk fra Island 1 dr. 311 t., £ 235, 1 dr. 248 t., £ 230, 1 dr. 259 t., £ 235, 1 dr. 210 t., £ 225, 1 dr. 273 t., £ 275. Med klipfisk fra Labrador 1 dr. 448 t., £ 460.

Medens kulfragterne for vore dampskibe i aaret 1900 i de første 6 maaneder af aaret var fra 7 sh. 6 d—12 sh. og i de sidste 6 maaneder fra 8 sh. 6 d—11 d, var disse fragter i aaret 1901 januar—juni fra 7 sh.—9 sh. 3 d og i aarets sidste halvdel fra 5 sh.—8 sh., hvorhos der ved aarets slutning endog er blevet noteret 4 sh. 9 d.

I kulfarten ankom til hovedstationen i aaret 1901 20 norske dampskibe dr. 48 760 tons og 7 svenske dr. 12 972 tons mod i aaret 1900 37 norske dr. 46 165 tons og 5 svenske dr. 6 405 tons.

Gjennemsnitsdrægtigheden af de til distriktet ankomne norske dampskibe var i aaret 1901 976 tons mod i aaret 1900 1 087, i aaret 1899 964, i aaret 1898 926, i aaret 1897 894, i aaret 1896 953, i aaret 1895 886 og i aaret 1894 981 tons.

Gjennemsnitsdrægtigheden af svenske dampskibe var i aaret 1901 1 232 t. mod i aaret 1900 1 087 t., i aaret 1899 1 466 t., i aaret 1898 1 240 t.

Dampskibsfarten mellem Norge og hovedstationen blev i aaret væsentlig besørget af den subvenerede linie (Thoresen & Co.), af hvis skibe der hertil ankom 13 dr. 9 148 tons, medens der af andre i samme fart ankom 2 dr. 595 tons. I aaret 1900 var forholdet henholdsvis 12 dr. 8 261 tons og 1 dr. 318 tons.

Af de 22 norske dampskibe dr. 19 661 tons, der ankom til Livorno i aaret 1901, tilhørte 6 dr. 4 004 tons den subvenerede linie. Til sidstnævnte havn ankom 12 svenske dampskibe dr. 10 452 tons, tilhørende dampskibslinien „Svenska Lloyd“, i regelmæssig fart paa Sverige.

Det svenske dampskib „Cette“ kolliderede ved udgaaende fra Genuas havn om aftenen den 21de februar f. a. med et spansk dampskib „Buenos Ayres“, der nær havde boret det svenske skib isænk. Under det i denne anledning

begyndte søgsmaal var det væsentligste tvistepunkt, hvorvidt sammenstødet var foregaaet i eller udenfor Genuas ydre havn, hvorpaa bedømmelsen af de udførte manøvrer beroede. Sagen er nu afgjort ved mindeligt forlig.

I december maaned f. a. stødte dampskib „Njord" af Bergen, der under kommando af lods var under indseiling i Civitavecchias havn, paa grund ved indløbet til samme. Fartøiet blev imidlertid indbragt til ankerplads i havnen uden at have lidt større skade.

Til Genua er i de sidste 10 aar ankommet følgende skibe:

	Seilskibe.		Dampskibe.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1892	3 367	342 319	3 103	2 871 819
1893	2 481	264 413	3 145	3 410 984
1894	2 221	274 974	3 264	3 464 210
1895	2 708	319 144	3 354	3 646 541
1896	2 715	290 110	3 426	3 759 252
1897	2 774	303 166	3 506	3 983 729
1898	2 596	280 680	3 609	4 119 308
1899	2 886	311 109	3 635	4 236 797
1900 . . .	3 169	329 758	3 647	4 511 129
1901	2 409	297 138	3 538	4 723 524

	Tilsammen.	
	Antal.	Tons.
1892	6 470	3 214 138
1893	5 626	3 675 397
1894	5 485	3 739 184
1895	6 062	3 965 685
1896	6 141	4 049 362
1897	6 280	4 286 895
1898	7 205	4 379 988
1899	6 521	4 547 906
1900	6 816	4 840 887
1901	5 947	5 020 662

De forskjellige nationers deltagelse i denne fart vil fremgaa af nedenstaaende opgave, udarbeidet efter handelskammerets maanedlige opgaver over skibe ankommet til Genua:

1901.

	Seilskibe.		Dampskibe.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Italienske . .	2 339	273 457	1 661	1 836 503
Engelske . . .	13	6 943	705	1 071 546
Østerrigske . .	1	430	206	200 630
Tyske . . .	2	1 788	272	730 902
Franske . . .	2	1 299	182	145 505

	Seilskibe.		Dampskibe.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Hollandske . .	—	—	100	176 061
Græske . . .	31	8 287	118	147 994
Spanske . . .	2	109	173	278 088
Norske . . .	3	375	54	48 760
Svenske . . .	—	—	9	14 809
Danske . . .	6	1 050	40	42 533
Belgiske . . .	—	—	3	3 912
Tyrkiske . . .	5	1 761	—	—
Russiske . . .	3	893	8	11 937
Andre . . .	2	746	7	14 344
Ialt	2 409	297 138	3 538	4 723 524

	Tilsammen.	
	Antal.	Tons.
Italienske	4 000	2 109 960
Engelske	718	1 078 489
Østerrigske	207	201 060
Tyske	274	732 690
Franske	184	146 804
Hollandske	100	176 061
Græske	149	156 281
Spanske	175	278 197
Norske	57	49 135
Svenske	9	14 809
Danske	46	43 583
Belgiske	3	3 912
Tyrkiske	5	1 761
Russiske	11	12 830
Andre	9	15 090
Ialt	5 947	5 020 662

1900.

	Seilskibe.		Dampskibe.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Italienske . .	3 080	303 447	1 829	1 838 369
Engelske . . .	11	3 785	681	1 006 698
Østerrigske . .	4	1 780	192	184 541
Tyske . . .	1	688	223	604 847
Franske . . .	—	—	209	152 933
Hollandske . .	—	—	108	172 405
Græske . . .	36	9 830	106	122 336
Spanske . . .	2	122	169	273 003
Norske . . .	3	375	62	65 523

	Seilskibe.		Dampskibe.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Danske . . .	5	1 141	35	40 185
Belgiske . . .	—	—	12	15 987
Svenske . . .	1	550	5	6 405
Tyrkiske . .	11	3 081	1	1 241
Russiske . .	4	1 007	14	25 240
Andre . . .	11	3 952	1	1 416
Ialt	3 169	329 758	3 647	4 511 129

	Tilsammen.	
	Antal.	Tons.
Italienske	4 909	2 141 816
Engelske	692	1 010 483
Østerrigske	196	186 321
Tyske	224	605 535
Franske	209	152 933
Hollandske	108	172 405
Græske	142	132 166
Spanske	171	273 125
Norske . . .	65	65 898
Danske	40	41 326
Belgiske	12	15 987
Svenske	6	6 955
Tyrkiske	12	4 322
Russiske	18	26 247
Andre	12	5 368
Ialt	6 816	4 840 887

Ved en sammenligning mellem de to aar viser der sig en iøinefaldende nedgang i antallet af italienske seilskibe, antagelig nærmest grundet paa, at de smaa fartøier af denne slags, der sysselsættes i kystfarten, efterhaanden fortrænges af dampskibe. Endvidere bemerkes, at den samlede drægtighed af dampskibene er forøget, uagtet disses antal er gaaet ned med ca. 11 pct., hvilket viser, at dampskibenes størrelse i farten paa denne havn er i tiltagende, i gjennemsnit i de 3 sidste aar 700, 712 og 844 tons. Ganske eiendommelig er det spanske flags sterke udvikling, idet samme i aaret 1897 repræsenteredes af 71 skibe dr. 98 720 tons og altsaa i 5 aar har forøget sin drægtighed med henved det tredobbelte. I samme tidsrum er det danske flag gaaet frem fra 30 skibe dr. 20 120 tons, altsaa til den dobbelte drægtighed. Af faste spanske dampskibslinier er der 4, af danske 1 (det forenede dampskibsselskab).

Som ovenfor berørt har de i det sidste aars tid stedfundne arbeidsnedlæggelser været til adskillig hindring for skibsfarten paa Genua. I forrige aarsberetning er omhandlet to af disse, nemlig den almindelige streik i december maaned 1900 og streiken blandt besætningerne paa italienske skibe i april 1901. Af endnu større betydning var kularbeidernes streik i juni sidstleden, der varede over en maaned og holdt mange skibe væk fra havnen.

Som formentlig af interesse for exportører og andre hidsættes følgende fortegnelse over endel dampskibslinier med regelmæssige anløb af Genua:

Navn.	Agent.	Ruter.
Anchor Line, Liverpool.	C. Figoli.	Liverpool, New York.
Cia. Barcelonese de Navegacion (Barcelona).	Vitali Pavia.	Spanien.
Cie. Fraissinet (Marseille).	V. Sauvaigue.	Levanten, Frankrige m. m.
Cie. de Navigation Mixte (Marseille).	Gastaldi & Co.	Frankrige, Spanien m. m.
Cia. Valenciana de Navegacion.	Arecco F.lli e Crespi	Spanien m. m.
Cunard Line, Liverpool.	C. Figoli.	Liverpool.
Navigazione a Vapore di Genova.	Carlo Marigo.	Sardinien.
Ellerman Line, Liverpool.	John White.	Liverpool m. m.
Det forenede Dampskibsselskab, Kjøbenhavn.	Federico Scerni.	Skandinavien, Østersøen.
Gellatly Hankey Sewell & Co., Antwerpen.	Gastaldi & Co.	Antwerpen, Holland.
General Steam Navigation Company, London.	Granet Brown & Cia.	London m. m.
Hawthorn Line, London.	Gastaldi & Co.	London m. m.
John Glynn & Sons, Liverpool.	G. Cabella.	Liverpool m. m.
Kon. Ned. Stoomboot Maatschappij. Amsterdam.	Leupold fr.lli.	Holland.
Mersey and Mediterranean S/S Line, London.	Gastaldi & Co.	Liverpool, Manchester.
Navigazione Generale Italiana Florio e Rubattino.	Eget kontor.	Italien, Frankrige, Spanien, Levanten, Sydamerika m. m.
Robert M. Sloman jr., Hamburg.	G. Cabella.	Hamburg.
Rotterdam Lloyd.	Gondrand F.lli.	Antwerpen, Holland.
Wilson Line, Hull.	Carr Bros & Klein.	Hull m. m.
Den subvenerede norsk-spanske linie.	H. Trumpy.	Norge, Spanien.
John Bruce & Co., Glasgow.	Henry Coe.	Glasgow.
Dampfschiffahrt Gesellschaft „Argo", Bremen.	Carr Bros. & Klein.	Antwerpen, Holland.
Gem Line, Dundee.	Henry Coe.	London.

De i tidligere beretninger omhandlede processer om skibsføreres ansvar med fragten for manko ved udlosning af kulladninger synes i det forløbne aar at have været i aftagende. En sag herom verserer for tiden for et norsk skibs vedkommende.

I en ved tribunalet i Genua anlagt sag angaaende et tilfælde, hvor modtageren, der ifølge certepartiet havde overtaget skibets losning, havde erklæret at ville betale fragt uden veining efter den i konnossementet angivne vegt minus 2 pct., men paastod sig berettiget til betaling for losning af hele den i konnossementet angivne vegt, blev skibet kjendt berettiget til at faa losningen udført mod betaling efter konnossementsvegten med fradrag af 2 pct., altsaa den samme vegt, hvorfor fragt blev erlagt. Retten gik ud fra, at da ladningen ikke var blevet veiet, var det naturligt, at losningsudgifterne beregnedes med fradrag af det efter erfaring sedvansmæssige svind af 2 pct., som parterne var gaaet ud fra ved fragtens erlæggelse, saameget mere som der ikke var paavist nogen derfra afvigende sedvane paa pladsen.

En af de større herværende fiskehandlere forsøgte at tilbageholde et skibs fragt som erstatning for den medbragte fiskeladnings angivelig kontraktstridige kvalitet, under angivelse af, at skibets maanedsbefragter var part i sagen, da

sælgeren af fisken oprindelig havde kjøbt denne af ham. Appelretten i Genua, der anførte, at fragten var en likvid fordring, hvilket ikke var tilfældet med erstatningen for fisken, idet dens kvalitet var omtvistet, og maanedsbefragteren ikke var direkte ansvarlig herfor, forpligtede modtageren til at udrede fragtbeløbet.

Den skandinaviske sømandsmission i Genua har været i virksomhed i det forløbne aar som i de tidligere med et bidrag af 500 kroner af „Svenska Kyrkans Missionsstyrelse" foruden det beløb af 1 000 kroner, der bevilges af sømandsmissionen i Bergen, samt derhos private gaver. Den herværende skotske mission tilstaar frit lokale m. m. og betaler det underskud, der ikke har kunnet dækkes ved missionens egne indtægter. Det herværende danske konsulat har bidraget med 50 francs.

Den norske kadetkorvet „Ellida" opholdt sig i Spezias havn fra 18de til 26de december 1901.

Handel.

Efter den officielle statistik udgjorde værdien af Italiens indførsel (fraregnet ædle metaller):

	1901.	1900.	1899.
	Lire 1 717 605 708	Lire 1 700 235 665	Lire 1 506 561 188
Heraf var:			
Raastoffe for industrien . . . „	655 840 512	„ 691 925 457	„ 582 233 512
Andre stoffe, nødvendige for industrien . . . „	350 369 645	„ 344 818 123	„ 356 638 695
Fabrikater . . „	353 854 492	„ 373 008 358	„ 315 733 635
Fødemidler . . „	357 541 059	„ 290 483 727	„ 251 955 346
Udførselens værdi var:			
	Lire 1 374 524 896	Lire 1 338 246 253	Lire 1 431 416 398
Heraf var:			
Raastoffe for industrien . . . „	204 466 966	„ 235 663 003	„ 242 410 229
Andre stoffe, nødvendige for industrien . . . „	505 321 618	„ 449 728 058	„ 523 762 622
Fabrikater . . „	311 495 524	„ 303 376 055	„ 286 693 206
Fødemidler . . „	353 240 788	„ 349 479 137	„ 378 550 341

Heraf fremgaar, at den betydelige fremgang i indførselen af fremmede fabrikater, der har fundet sted i de nærmest foregaaende aar, er blevet afløst af en nedgang, hvorimod udførselen af italienske fabrikater fremdeles tiltager. Af raastoffe for industrien er saavel indførsel som udførsel gaaet ned. Ind-

førselen af kornvarer viser en tilvækst af ca. 72 millioner, hvorimod udførselen af vin er aftaget med ca. 20 millioner lire.

Blandt indførselsartiklerne kan nævnes følgende:

		1901.		1900.	
		Mængde.	Værdi i lire.	Mængde.	Værdi i lire.
Øl paa fad . . .	hektl.	56 285	2 363 970	50 738	2 130 996
— „ flasker . .	hundr.	3 848	257 816	4 007	266 465
Tran, urenset . .	kvint.	13 922	751 788	15 109	830 995
Melk, kondenseret og koncentreret (indtil 40 pct. sukker) . .		254	25 400	235	23 500
Børnemel (farinea lattea)		759	151 800	643	128 600
Kobbervitriol (Solfato di rame)	kvint.	320 584	17 632 120	321 273	20 882 745
Ikke særskilt nævnte medicinske stoffe (hvorunder medicintran) . . .	„	33 836	6 090 480	31 305	5 634 900
Sæbe, almindelig .	„	8 600	421 400	12 386	594 528
Træ, almindeligt: ubearbeidet eller kun tilhugget med økse	tons	63 469	3 808 140	67 150	4 029 000
firkantet, skaaret efter længden . .	„	556 244	50 061 960	517 730	46 595 700
Tøndestav . . .	„	13 342	2 668 400	19 767	3 953 400
Smaabord til æsker etc.	kvint.	9 835	334 390	2 959	100 606
Spaan til fyrstikker	„	8 539	111 007	8 082	105 066
Møbler og dele deraf, ikke stoppede: af almindeligt bøiet træ	„	5 602	829 096	5 556	822 288
andre af almindeligt træ . . .	„	2 178	326 700	1 770	265 500
kunstdreiede etc. .	„	752	338 400	634	285 300
Redskaber og arbeider af almindeligt træ: simple .	„	9 026	451 300	16 780	839 000
Velocipeder . .	stkr.	3 572	893 000	2 377	358 500
Papirmasse af træ, straa etc.: cellulose	kvint.	243 265	7 541 215	186 223	6 145 359
anden, vaad, mindst 50 pct. vand .	„	—	—	670	12 930
tør	„	24 705	444 690	32 791	623 029

		1901.		1900.	
		Mængde.	Værdi i lire.	Mængde.	Værdi i lire.
Blæk	kvint.	2 906	272 600	2 714	260 680
Papir, hvidt eller farvet i massen, ikke linieret	„	8 027	602 025	6 888	551 040
pakpapir, valset paa én side	„	1 186	43 882	3 022	111 814
farvet, forgyldt etc., ogsaa for lithografisk og fotografisk brug . . .	„	2 790	446 400	2 761	441 760
Tapetpapir	„	2 946	471 360	3 152	504 320
Trækpapir	„	212	16 960	231	19 635
Pakpapir, grovt, simpelt, ufarvet og uvalset straapapir . .	„	15 315	336 930	10 189	224 158
Pap, almindelig . .	„	62 797	1 381 534	70 063	1 611 449
Skind og huder, raa:					
af okser og kjør .	„	144 485	29 619 425	166 514	34 135 370
- kalve	„	7 279	2 292 885	5 510	1 735 650
- gjeder	„	1 928	433 800	3 355	754 875
- faar	„	43 519	5 222 280	44 484	5 560 500
- lam	„	1 635	686 700	2 001	840 420
- kid	„	373	268 560	197	140 855
Skotøi af gummi, foret eller garneret .	100 par	1 184	592 000	844	557 040
Remme af skind, for transmission . . .	kvint.	997	598 200	1 194	716 400
Skind og huder, garvede, uden haar og bearbeidede:					
af kid for handsker	„	153	436 050	127	368 300
- lam for do. .	„	46	87 400	86	172 000
saalelæder	„	60	18 300	81	24 705
andet: af kviger .	„	468	215 280	408	187 680
- kalve . .	„	7 443	5 954 400	7 054	5 643 500
- gjeder .	„	974	852 250	938	820 750
alle andre slags . .	„	2 251	1 575 700	1 902	1 331 400
Jern: Slag, thomasfosfat . . .	„	73 120	438 720	322 542	1 935 252
gammelt jern	„	1 483 045	13 347 405	1 974 153	20 728 606
støbejern og arbeider deraf	„	1 656 667	18 497 115	1 680 911	22 866 066
smeltestykker	„	102 490	1 639 840	170 681	3 413 620
valset og smedet jern . .	„	412 034	8 017 726	433 976	10 150 550
traadjern . .	„	6 619	168 080	2 558	76 772
jernblik . .	„	210 958	5 173 596	272 796	7 789 050
jernbaneskinner	„	365 533	5 848 528	234 956	4 699 120

		1901.		1900.	
		Mængde.	Værdi i lire.	Mængde.	Værdi i lire.
Jern: Smedejern (2den fabrikation) og arbeider deraf	kvint.	220 735	15 242 675	234 233	17 267 750
jernblik, overtrukket med zink, bly etc. .	„	1 987	104 570	5 367	295 703
jernblik, overtrukket med tin, kobber etc. . .	„	35 730	2 204 487	33 760	2 261 266
verktøi og redskaber, almindelige	„	9 235	642 284	6 254	456 608
ljaer og sigder	„	3 103	300 991	3 117	324 168
andet verktøi, fint, poleret etc.	„	9 821	962 458	10 073	1 057 665
file og rasper .	„	4 352	611 519	3 901	562 810
naale	„	1 019	968 050	1 008	1 008 000
Kjedler for maskiner	„	18 412	1 749 140	18 467	1 846 700
Maskiner og redskaber til bearbeidelse af træ, metaller etc.	„	17 089	1 538 010	39 288	3 898 078
Maskiner, damp-, .	„	19 473	2 275 809	22 059	2 693 045
hydrauliske m. m. .	„	10 096	1 009 600	8 718	915 390
lokomotiver . . .	„	25 551	3 577 140	11 534	1 614 760
lokomobiler . . .	„	8 732	1 135 160	10 023	1 453 335
maskiner til skibsbrug	„	8 889	2 000 025	10 535	2 475 725
landbrugsmaskiner .	„	43 215	4 321 500	40 637	4 266 885
karde-, spinde-, væve-maskiner etc. . .	„	127 807	17 388 025	162 453	22 387 510
dynamo- og elektriske maskiner	„	46 297	10 579 675	48 383	11 813 245
symaskiner	„	27 769	5 473 275	23 781	4 826 340
strikkemaskiner . .	„	538	67 250	475	61 750
maskiner til fabrikation af papir og papirmasse	„	3 203	368 345	6 254	781 750
maskiner til møller .	„	4 054	445 940	5 307	610 305
andre	„	67 738	7 451 180	80 763	9 287 745
Maskindele . . .	„	65 011	8 673 885	74 630	10 459 435
Jernbanevogne:					
godsvogne og tendere	„	182 343	11 852 295	190 992	14 324 400
vogne af 1ste, 2den og 3die klasse . .	„	21 115	2 483 700	4 941	650 455
Kul	tons	4 838 994	150 008 814	4 947 180	207 781 560
Fisk, fersk, alle slags	kvint.	4 104	492 480	4 772	572 640

		1901. Mængde.	1901. Værdi i lire.	1900. Mængde.	1900. Værdi i lire.
Fisk, tørret eller røget:					
1. Pressede sardiner og „salacchini“ .	kvint.	67 165	2 350 775	83 972	2 939 020
2. Klipfisk og stokfisk	„	283 986	21 582 936	231 664	17 374 800
3. Røgesild . . .	„	40 886	1 594 554	43 943	1 538 005
4. Anden	„	418	20 064	484	24 200
Fisk i lage:					
1. Sardeller, ansjos etc.	„	58 944	3 831 360	57 703	4 039 210
2. Anden	„	1 005	80 400	1 253	100 240
Marineret eller i olie:					
1. I boxer: a. thunfisk	„	23 477	3 404 165	21 365	2 991 100
b. anden .	„	7 931	1 110 340	5 083	813 082
2. Anderledes konserveret:					
a. thunfisk . .	„	1 384	193 760	482	65 070
b. anden . . .	„	40	5 400	53	8 345
Kaviar og anden tilberedt fiskerogn . .	„	79	69 520	64	56 320
Lim, flydende . . .	„	10 606	636 360	10 394	779 550
— fiske-	„	41	22 550	92	50 600
Gummi-elasticum og guttapercha:					
ubearbeidet . . .	„	6 375	5 737 500	6 838	6 632 860
bearbeidet . . .	„	3 338	3 120 020	3 092	3 120 080
Elektrisk traad, isoleret	„	4 883	1 192 180	15 548	3 720 860

Blandt vigtigere indførselsartikler fra Norge og Sverige opføres i statistiken: Bygningstømmer tons 2 460, værdi lire 219 688, træmasse kvintaler 5 387, lire 160 541, fisk, tilberedt, kvintaler 91 016, lire 6 910 526, jernvarer kvintaler 14 256, lire 208 828. Ialt lire 7 499 583.

Blandt udførselsartikler til de forenede riger opføres: salt tons 56 414, værdi lire 392 474, svovl kvintaler 262 614, lire 2 613 412, frugter kvintaler 14 545, lire 270 828. Ialt lire 3 276 714.

Derhos indgaar en større mængde saavel indførsels- som udførselsartikler under en fælles rubrik for „andre lande“.

Genuas andel i den ovennævnte handelsrørelse skulde efter toldkammerets opgaver udgjøre følgende værdier i lire:

	Indførsel. (commercio speciale).	Udførsel.
1. Drikkevarer og olier	lire 11 725 224	lire 26 706 725
2. Kolonialvarer, droger, tobak . . .	„ 23 552 303	„ 2 623 755
3. Kemiske produkter, medicinalvarer etc.	„ 30 269 692	„ 11 021 911
4. Farvevarer etc.	„ 9 904 430	„ 647 770

		Indførsel (commercio speciale).		Udførsel.
5.	Spindestoffe (ikke bomuld) . . .	lire 10 699 939	lire	8 647 190
6.	Do. (bomuld)	„ 131 534 035	„	48 654 675
7.	Uld, haar og fjær	„ 10 337 230	„	5 678 632
8.	Silke	„ 64 136 205	„	81 186 081
9.	Træ og trævarer	„ 18 135 215	„	3 913 533
10.	Papir og bøger	„ 2 197 325	„	9 052 878
11.	Skind og huder	„ 20 225 336	„	7 120 706
12.	Mineralier, metaller og arbeider deraf	„ 50 321 568	»	11 410 770
13.	Sten- og jordarter, ler- og glasvarer	„ 72 644 304	„	3 633 958
14.	Kornvarer og vegetabilske produkter	„ 119 752 775	„	20 588 721
15.	Dyr og produkter af dyr	„ 33 640 523	„	11 117 744
16.	Diverse varer	„ 7 959 349	„	10 759 809
		Ialt lire 617 035 453	lire	262 764 058

Ved foranstaaende værdier bemerkes, at de endnu ikke er officielt reviderede og maa ansees som approximative. Efter samme har der fundet en fremgang sted mod det foregaaende aar, der kan synes paafaldende. Den forklares væsentlig ved en tilvækst i indførselen af kornvarer med $^1/_3$ og af silkevarer med næsten det dobbelte, hvilket sidste dog skal være reexporteret, samt ved at værdierne for bomuld er anslaaet til $^1/_3$ mere. Det maa derhos bemerkes, at de for Genua benyttede værdiopgaver for enkelte artikler tildels ikke falder sammen med den officielle statistik for hele Italien.

Efter toldvæsenets opgaver hidsættes følgende fortegnelse over varer, der angives indført fra Norge og Sverige, samt de derfor approximativt beregnede værdier:

Fra Norge og Sverige: Tunge mineralske olier kg. 10 835, værdi lire 2 167, ikke særskilt nævnte kemiske produkter kg. 5 350, lire 4 833, ikke særskilt nævnte medicinske produkter (hvorunder medicintran) kg. 97 689, lire 175 835, andre sammensatte medikamenter kg. 15, lire 75, gummi, tjære, harpiks m. m., raa ubearbeidet kg. 186 893, lire 37 454, do. ikke særskilt nævnt kg. 1 018, lire 1 715, uld, affald, kg. 1 320, lire 1 098, do., syede varer, kg. 18, lire 366, almindelig skaaren trælast kg. 1 373 680, lire 123 631, fisk i lage, anden kg. 280, lire 224, stearinsyre kg. 1 103, lire 993.

Fra Norge: Fisketran, urenset, kg. 2 420, lire 1 331, pressede sardiner og sild kg. 3 788, lire 1 326, klipfisk og stokfisk kg. 3 907 272, lire 2 930 456, røgesild kg. 212 935, lire 74 212, fisk, marineret og i olje kg. 52, lire 83.

Fra Sverige: Tøndestav kg. 4 100, lire 8 200, redskaber og arbeider af træ kg. 717, lire 496, skibe tons 2 142, lire 231 250, cellulose kg. 513 235, lire 171 079, træmasse, tør, kg. 10 150, lire 1 929, pap i plader kg. 68, lire 340, svovlkis kg. 176 420, lire 22 935, gammelt jern kg. 607 465, lire 63 783, stangjern kg. 433 338, lire 54 608, traadjern kg. 120, lire 38, jern i arbeider kg. 12 644, lire 10 773, do. redskaber, fine, kg. 319, lire 335, spindemaskiner kg. 20 971, lire 31 456, karder, ikke monterede, kg. 1 359, lire 18 211, vævemaskiner kg. 104 760, lire 76 374, løse dele af maskiner kg. 3 291, lire 4 146, varmeapparater af kobber kg. 950, lire 2 109. Den samlede værdi heraf skulde ialt være lire 4 055 220.

Som udført til de forenede riger angives: Vermuth paa fad liter 4 251, værdi lire 3 266, do. paa flasker stk. 428, lire 492, anden vin paa flasker stk. 607, lire 899, likører flasker 156, lire 321, olier kg. 35, lire 36, kulsur soda kg. 241, lire 26, terpentin etc. kg. 485, lire 91, farver kg. 95, lire 57, toug, reb og hyssing kg. 2 980, lire 3 278, lingarn kg. 1 148, lire 2 925, bomuld, raa, kg. 80 065, lire 40 033, do. tøier kg. 300, lire 855, silketøier kg. 63, lire 2 646, aarer, stænger og stør kg. 150, lire 19, skibe, reg.-tons 1 581, lire 109 702, rør, straa og siv kg. 864, lire 216, jern, forarbeidet, kg. 240, lire 217, kobber i rør kg. 50, lire 141, marmor i plader kg. 130, lire 12, do. anderledes forarbeidet kg. 1 240, lire 4 908, stene og jordarter kg. 85, lire 3, grønsager, tørrede, kg. 200, lire 42, hvedemel kg. 389, lire 1 206, brød og beskøiter kg. 934, lire 514, nødder kg. 37, lire 25, andre vegetabilske produkter kg. 510, lire 75, kjød, saltet, kg. 85, lire 207, fisk kg. 105, lire 80, melkeextrakt kg. 75, lire 120, svamp, forarbeidet, kg. 30, lire 260, ialt lire 172 672.

De foranstaaende opgaver kan vistnok ikke gjøre fordring paa at være særlig nøiagtige, navnlig paa grund af vanskeligheden ved at erholde tilstrækkelige opgaver over den indirekte indførsel. For enkelte artiklers vedkommende, som f. ex røgesild, maa der i samme gjøres et afdrag, medens andre er for lavt ansat. Opgaverne har dog sin betydelige interesse, dels fordi de udviser en ikke ringe stigning af importen mod aaret 1900, dels fordi det deraf fremgaar, at der hertil indføres endel artikler, der i vor udførselsstatistik opføres som vedkommende andre lande, hvorover de har transiteret, saasom Tyskland, Holland, Belgien, Danmark og England, et forhold, som bl. a. kan fortjene at noteres ved eventuelle traktatforhandlinger med saadanne transitlande.

Navnlig maa det bemerkes, at naar den svenske statistik væsentlig eller alene angiver Italien som udførselsland for trælast, er dette ganske misvisende. Ogsaa den italienske statistik er i denne henseende vildledende, idet endel indførselsartikler fra de forenede riger opføres under ét i rubriken „fra andre lande".

I den senere tid synes vore exportørers opmerksomhed i stigende grad at være henvendt paa Italien, og adskillige henvendelser er skeet til generalkonsulatet om bistand til at skaffe dygtige agenter hersteds. Det maa herved bemerkes, at i Italien billige priser er et hovedspørgsmaal, og at der i de fleste industrier er adskillig konkurrence, hvorfor ukjendte merker ikke kan ventes indført uden arbeide og endel opofrelser samt ved at indrette sig efter kjøbernes smag og fordringer.

Stokfisk og klipfisk. Efter toldvæsenets opgaver ankom kg. 8 042 373 til værdi lire 6 031 780, hvoraf fra Danmark kg. 183 633, Tyskland kg. 39 260, Storbritannien kg. 3 853 454, Schweiz kg. 153, Sverige og Norge kg. 3 907 272, Canada kg. 58 591.

Efter de af skibsførerne meddelte opgaver og andre af generalkonsulatet indhentede oplysninger skulde den samlede indførsel søværts fra Norge have udgjort 2 281 406 kg. stokfisk og 588 730 kg. klipfisk, hvoraf ankommet i norske skibe 992 795 kg. stokfisk og 563 550 kg. klipfisk, ankommet i fremmede skibe via Hamburg, Hull, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen 1 288 611 kg. stokfisk og 25 180 kg. klipfisk.

Ved beregningen heraf er gjennemsnitsvegten af en balle stokfisk ansat til 67 kg.

*

Af den i norske skibe ankomne klipfisk opgaves 150 150 kg. at være islandsk.

Efter opgave fra en herværende importør skulde der være indført af norsk stokfisk kg. 2 283 860, klipfisk kg. 337 500, af islandsk klipfisk kg. 2 065 260 og af Labrador kg. 2 982 500 (sidstnævnte fra oktober 1901—april 1902).

Følgende priser er noteret i generalkonsulatets rapporter:

Bergen, vestre: 3die januar 145 lire, 6te februar 140, 7de marts 140, 15de april 135—138, 21de mai 125, 14de juni 125, 27de juli 115 (ny), 7de september 110, 2den oktober 109—110, 9de november 107—108, 4de december 104, 31te december 100—102 lire.

Ordinaire: 9de oktober 90 lire, 4de december 85, 31te december 80 lire.

Finmark, regolare: Februar 107 lire, marts 105, mai 90, juni 80—85, september 85, oktober 100, november 92—93, december 85—86 lire.

Titling: Januar 110 lire, februar 100, marts 100, april 100—105, mai 80, juni 75—80, juli 75—80 (gammel), oktober 90, december 80 lire.

Hyse: Januar 85 lire, februar 75, marts 70, mai 70, juni 70, oktober 65, december 58—60 lire.

Norsk klipfisk: Juli 65 lire.

Labrador: Januar 55 lire, februar 53, april 58, oktober 65, november 50—52, 4de december 48—49, 31te december 48—50 lire.

Islandsk: Januar 58 lire, februar 56, marts 53, juli 60, oktober 64, november 60, 4de december 58—59, 31te december 59—60 6lire.

Lavé. Marts 55 lire, december 48—50, alt paa magasin pr. 100 kg. ufortoldet.

Sammenlignes ovenstaaende opgaver med de i generalkonsulatets beretninger for aaret 1900 opgivne priser, skulde der for de forskjellige tørfisksorter i aaret 1901 have fundet en betydelig prisnedgang sted, nemlig for vestre ca. 19, regolare 21, titling 22 og hyse 15 pct. Ogsaa for klipfiskpriserne viser der sig nogen nedgang, der dog er forholdsvis ubetydelig.

Efter den nye fisks ankomst angives salget af tørfisk i august og september at have udgjort ca. 300 000 kg. Priserne holdt sig, men salget var trægt, da kjøberne ventede paa nedadgaaende priser. I oktober tog salget sig op, men priserne var nedadgaaende med efterhaanden stedse mindre livligt salg til aarets udgang.

Medens størsteparten af den ankomne fisk blev akcepteret af kjøberne, er der i afvigte aar forekommet endel, vistnok ikke faa, tilfælde, hvor stridigheder er opstaaet mellem parterne, nærmest grundet paa, at fisken angivelig ikke var af kontraktmæssig kvalitet. I endel af disse tilfælde blev generalkonsulatets medvirkning paakaldt. For at godtgjøre sine reklamationer pleier

modtagerne at foranstalte en besigtelse afholdt af en eller to mænd, der af retten opnævnes af en fast liste over sagkyndige, og i tilfælde af en retstvist vil en saadan besigtelse af retten blive anerkjendt som bevis for varens kvalitet. Paa sin side er afskiberne som regel utilbøielige til at anerkjende en saadan forretning, idet de mener ved vidnesbyrd fra sine folk at kunne godtgjøre at have afsendt kontraktmæssig vare.

Det kan nok tænkes, at nedadgaaende priser kan frembringe en tilbøielighed hos kjøberne til at søge sit mellemværende med sælgerne saavidt muligt reduceret. Paa den anden side kan man dog ikke forkaste de besigtelser, som her foretages af specielt opnævnte sagkyndige. Derhos kan der vel ogsaa herske forskjellige opfatninger, dels om definitionen af de forskjellige fiskesorter i og for sig, dels om den grad af ensartethed, som et parti bør have for at kunne komme ind under den ene eller anden kategori. Da ordningen af stridigheder af denne slags paa grund af omstændighederne frembyder særlige vanskeligheder, kunde der være grund til at tage under overveielse, hvorvidt muligens noget fastere regler i de ovenanførte henseender kunde tilveiebringes, eller om andre midler kunde findes til forebyggelse eller bilæggelse af disse tvistemaal.

I et af de omhandlede tilfælde blev den af sælgeren for kjøbesummen trukne vexel alene akcepteret af kjøberen med et fradrag, under paaskud af, at varen ikke var expederet til aftalt tid. I et andet tilfælde forsøgte vexelakceptanten, til sikrelse af krav paa erstatning i anledning af varens mindre gode beskaffenhed, at sekvestrere vexelens af ham betalte beløb hos den bank hersteds, til hvilken den var blevet endosseret, hvad der dog neppe havde kunnet opretholdes for domstolene.

Den stokfisk, som ikke forbruges i Genua, forsendes til andre dele af Ligurien samt den søndenfor liggende toskanske kyststrækning, hvorhos endel gaar til Venetien. Som omhandlet i en tidligere aarsberetning har det ikke lykkedes den norske klipfisk at finde et fast marked i de nordligere provinser, Piemont og Lombardiet, idet man i førstnævnte provins foretrækker islandsk og fransk fisk, i sidstnævnte fransk og Labrador, medens norsk klipfisk kun benyttes i mangel af disse sorter. Ogsaa i Ligurien foretrækkes Labrador og lavé. Efter hvad der siges, er en væsentlig grund til, at norsk klipfisk her ikke har kunnet konkurrere med de øvrige den, at den i regelen falder større og derved bliver saameget dyrere, hvilket spiller en afgjørende rolle for konsumenterne.

Med islandsk fisk forsyner man sig ogsaa for en del i Norge, hvor der i Bergen haves oplag.

De størrelser af prima stokfisk, som foretrækkes i Genua, er 300—500, høist 750 grams vægt, medens de større sorter skal finde afsætning i Neapel. Af sekunda sorter skal der ogsaa afsættes mere i syden end her. Bergens „vestre" synes i de seneste aar at have været gjenstand for en noget forandret sortering, idet der opstilles en klasse „prima," som skal betales med ca. 5 lire mere.

Som det af ovenfor givne meddelelser vil fremgaa, strækker den direkte dampskibslinie ikke til for exporten af stokfisk hertil. Fra flere steder har man hidtil, som det synes, i adskillig udstrækning solgt sin fisk paa indirekte vei, gjennem mellemmænd i Hamburg. Efterat man imidlertid nu har ordnet fragtsatserne ved gjennemgaaende konnossementer over Hull m. m., vil handelen antagelig i større udstrækning foregaa direkte, hvilket vistnok maa ansees som en fordel.

**

Af „pilchards“ fra England opgives indført kg. 968 063 til værdi lire 338 825.

Af presset sild fra Spanien indførtes efter toldopgaverne kg. 2 736 652 til værdi lire 957 827.

Af fisk i lage (ansjos, accinghe etc.) indførtes kg. 3 397 146 af værdi lire 2 378 002, hvoraf fra Spanien kg. 3 245 454, fra Portugal kg. 133 970.

Af sardiner og sild i æsker, marineret og i olie, indførtes kg. 658 333 til værdi lire 1 053 333, hvoraf fra Frankrige kg. 139 367, Belgien 38 822, Portugal 198 886 og Spanien 272 059.

Af thunfisk i olie indførtes kg. 2 105 387 til værdi lire 2 947 542.

Af anden fisk i olie og marineret indførtes kg. 66 717 til værdi lire 106 747.

Af røgesild (aringhe) ankom efter toldvæsenets opgaver kg. 1 086 122 til værdi lire 380 143, hvoraf fra Storbritannien kg. 873 187 til værdi lire 305 931. Foruden de letrøgede engelske sild, der ankommer i tønder paa ca. 70 kg., og for hvilke prisen i magasin har dreiet sig om ca. 30 lire pr. tønde, hvilket er mere end sedvanligt (prisen ufortoldet, told pr. tønde ca. 4 lire), forekommer i handelen hos detaillisterne sterktrøgede sild (dorate), der almindelig gaar under navn af norske, men antagelig væsentlig skriver sig fra Frankrige (Boulogne sur Mer); disse sild ankommer i kasser paa 12, 15, 20 kg. Toldvæsenets opgaver om angivelig indførsel fra Norge af 212 935 kg. røgesild maa i hovedsagen bero paa forveksling med vare af anden oprindelse. En meget afholdt art af sterktrøgede sild er de saakaldte kjæmperøgesild, hvoraf der paa en kasse paa 15—16 kg. netto gaar ca. 50, og som skal opnaa en pris af ca. 16 lire. Af disse sild, der efter hvad der siges, væsentlig kommer fra Norge eller Island, indføres hertil aarlig endel hundrede kasser.

De her omhandlede sterktrøgede sild har for tiden væsentlig kun betydning for detailhandelen og spiller ikke nogen rolle som større indførselsartikel. Et andet spørgsmaal er det, hvorvidt saadan røgesild vilde kunne konkurrere med den engelske.

Efter den officielle statistiks (for aaret 1901 reviderede) tabeller var hele Italiens indførsel af „tilberedte fiskevarer“:

	1901.		1900.	
	kvintaler	485 236	kvintaler	446 002
Hvoraf fra				
Østerrige-Ungarn	„	6 040	„	8 262
Danmark . . .	„	1 837	„	2 438
Frankrige . . .	„	73 470	„	54 251
Tyskland . . .	„	5 658	„	9 735
Storbritannien .	„	146 754	„	163 927
Portugal . . .	„	5 094	„	6 020
Spanien . . .	„	99 322	„	101 183
Norge og Sverige	„	91 016	„	65 517
Afrika	„	18 915	„	11 358
Nordamerika . .	„	35 202	„	22 280
Andre lande . .	„	1 928	„	1 031

For de 5 sidste aar angives indførselen fra Norge og Sverige saaledes:

1897 kvintaler 106 223, 1898 124 693, 1899 83 727, 1900 65 517, 1901, 91 106.

Tran. Efter toldvæsenets opgaver skulde der være indført til Genua i aaret 1901:

	Kilogram.	Værdi i lire.
1. Ikke særskilt nævnte medicinske stoffe (hvori indgaar tran). . .	2 715 963	4 888 715
2. Urenset fisketran.	587 969	323 382

Under no. 1 opføres fra Norge og Sverige kg. 97 689 for lire 175 835, og under no. 2 fra Østerrige kg. 4 427, Belgien 2 953, Spanien 9 376, Tyskland 64 786, England 289 116, Holland 364, Portugal 3 398, Spanien 206 362, Norge 2 420, Tunis 307, de Forenede Stater 3 860, Brasilien 600.

Efter skibsførernes opgaver ankom med norske fartøier direkte fra Norge 705 tdr. tran, ialt 87 099 kg. Den indirekte indførsel søværts fra Norge er i generalkonsulatets periodiske opgaver anslaaet til 2 230 tdr. Efter meddelelser i en herværende avis skal indførselen af tran søveien til Genua fra andre lande end Norge have udgjort:

Fra Hamburg 565, Bremen 85, Amsterdam 364, Rotterdam 305, Antwerpen 363 og Hull 420 tdr., samt fra Spanien og Portugal 355 tdr. thunfisktran. Endvidere fra New York 3 397 og fra Glasgow 686 tdr. „fiskeolie", formentlig væsentlig hvaltran.

Efter private opgaver skulde priserne hersteds have været: for lys, i aaret 1900 lire 70, i aaret 1901 lire 90, brunblank, i aaret 1900 lire 65, i aaret 1901 lire 80, brun, i aaret 1900 lire 50, i aaret 1901 lire 52, alt pr. tønde à 100 kg., ufortoldet.

Hvaltran. Uagtet stedfundne forhandlinger er nogen export endnu ikke kommet istand, idet man, som det synes, i Norge hidtil ikke har kunnet levere den raffinerede olie, som her har været forlangt, ialfald ikke til den af importørerne tilbudne pris.

Jern. Som ovennævnt skulde der efter toldbodens opgaver være indført fra Norge og Sverige af jern af alle slags og arbeider deraf kg. 1 053 886 til værdi lire 156 853, hvoraf gammelt jern kg. 607 465, værdi lire 91 099. Heraf ankom direkte fra Norge 396 550 kg. gammelt jern og skinner.

Indførselen til hele Italien fremgaar ikke tilstrækkelig af den hidtil udkomne statistik.

Det meste af det her indførte jern afsendes til Piemont. Nærmere oplysninger om forbruget af svensk jern dersteds findes indtaget nedenfor under Turin.

Af svensk hesteskosøm indførtes hertil kg. 278 250, hvoraf afsattes i Genua kg. 85 450. Priserne varierede fra lire 62—112 pr. 100 kg. efter de forskjellige numere, ufortoldet.

Direkte søværts fra Kristiania ankom 550 kg. hesteskosøm.

Maskiner. Toldvæsenets opgaver over indførselen af maskiner fra Sverige har ikke nærmere kunnet kontrolleres, ligesom heller ikke nogen oplysning herom findes i den officielle statistik for Italien for aaret 1901, hvori importen af maskiner for de forenede rigers vedkommende indgaar under rubriken „fra andre lande". For aaret 1900 angives indførselen af maskiner og kjedler fra de forenede riger til Italien til kg. 1 161 000 til værdi lire 131 000.

Af fabriker, der har oprettet agenturer i Italien i det sidste aar, kan nævnes Bolinder i Stockholm, som har indført hertil 3 sagbrugsmaskiner. Et andet selskab har afsat endel separatorer. En norsk fabrik for elektriske apparater har ved et nyoprettet agentur i Turin udsendt cirkulærer og kataloger, og vil det forhaabentlig lykkes den at faa afsætning for sit produkt.

Som omtalt i tidligere aarsberetninger har landbruget i Italien hidtil mange steder været drevet paa en gammeldags og primitiv maade uden anvendelse af moderne hjælpemidler. De i den sidste tid stedfundne streikebevægelser blandt landarbeiderne vil maaske medføre forøgede vanskeligheder ved at erholde billig arbeidskraft, og hvorvidt dette vil bevirke en forandring i retning af at indføre arbeidsbesparende apparater, vil fremtiden vise.

Af træmasse skal være indført til Genua: Cellulose kg. 3 725 419 af værdi lire 1 241 805, hvoraf fra Belgien kg. 147 700, Tyskland 895 940, Storbritannien 533 360, Holland 60 660, Portugal 20 230, de Forenede Stater 1 518 964, Brasilien 35 330, Norge og Sverige 513 235 (lire 184 489).

Anden tør: kg. 287 995, værdi lire 53 580, hvoraf fra Danmark 10 630, Tyskland 148 225, Storbritannien 46 280, de Forenede Stater 66 710, Sverige 10 150 (lire 1 929).

Fra Norge ankom direkte kg. 381 000, hvoraf endel svensk vare.

Til hele Italien skulde der efter den officielle statistik være indført i aaret 1901 26 797 000 kg. træmasse til værdi lire 7 985 905, hvoraf fra Østerrige-Ungarn kg. 12 616 400, Belgien 233 300, Tyskland 7 582 500, Norge og Sverige 538 700, Schweiz 924 200, andre lande 4 901 900 kg.

Som priser, der er forlangt cif. Genua, angives: For sterk sulfit for avis-, tryk- og pakpapir frcs. 20.75—21.50, bleget sulfit for fint papir frcs. 30—31.25, sulfit for middels hvidt papir frcs. 23.25—23.50, for tør hvid mekanisk træmasse for avis- og andre almindelige papirsorter frcs. 15—15.75 pr. kvintal (100 kg.) efter de forskjellige merker.

Fra andet hold opgives følgende priser for skandinavisk cellulose pr. 100 kg., cif. Genua, god prima frcs. 21, cif. Neapel, extra prima frcs. 27, god prima frcs. 23.75 og frcs. 23, ordinær frcs. 22.25.

Efter den officielle industristatistik blev antallet af papirfabriker i Italien anslaaet til 408, hvoraf 16 tillige producerede træmasse, samt 12 træmassefabriker, alt i aaret 1897. Den samlede produktion af papir antoges at være 1 million kvintaler og det anvendte raamateriale 1 749 000 kvintaler, hvoraf mekanisk træmasse 140 000, cellulose 148 000 og halm 300 000 kvintaler.

Et herværende skandinavisk firma har i indeværende aar overtaget generalagentur hersteds for import af skandinavisk træmasse til Italien.

Trælast. Fra Hernösand ankom med et italiensk seilskib en ladning, 120 standard planker og battens af opgiven værdi ca. 49 000 frcs. Fragt ca.

7 200 frcs. Prisen opgives til frcs. 345 pr. std. 3×9, III & IV, og frcs. 297,50 for 3 ^ 8 sagfaldende cif. Genua.

Fra Norge ankom to mindre partier paa henholdsvis ca. 50 og $10^{7}/_{10}$ std. bord.

Fra Finland ankom med et italiensk og et dansk dampskib to ladninger paa henholdsvis 210 og 279 std. planker til værdi frcs. 75 000 og 94 912. Fragt frcs. 12 500 og 18 472. Fra Triest, Fiume, Galatz, Bosnien m. m. ankom ca. 70 000 kubikmeter, hvoraf ca. 45 000 af længde 4 m., tykkelse 1—7 cm., bredde ca. 15—40 cm. til gjennemsnitspris lire 45 pr. kbm., og resten til værdi ca. 40 lire. Samlet værdi lire 2 950 000.

Med pitch-pine ankom fra Pensacola 36 seil- og 4 dampskibe, medbringende 10 303 std. bjelker à lire 240 og 5 265 std. planker og bord à lire 330. Ialt lire 4 210 170.

Af arbeider af gummi-elasticum og guttapercha indførtes til Italien i aaret 1901 kvintaler 3 338 til værdi lire 3 120 020 og i aaret 1900 kvintaler 3 092 til værdi lire 3 120 080. I indførselen for aaret 1900 deltog Østerrige med 124 040 lire, Belgien med 156 250, Frankrige med 681 260, Tyskland med 1 147 280, de Forenede Stater med 392 600 og England med 435 780. De fleste galoger indføres fra Tyskland, de engelske falder dyrere.

Øl. Heraf indførtes til Genua i aaret 1901: Paa fad liter 58 672, værdsat til lire 24 000, næsten alt fra Tyskland. Paa flasker stkr. 120 007 af værdi lire 79 805, hvoraf fra Tyskland 81 129, England 14 871, Østerrige 21 854.

Til hele Italien indførtes: Paa fad hektoliter 56 285 af værdi lire 2 363 970, hvoraf fra Østerrige 30 761, Tyskland 20 222. Paa flasker 384 800 af værdi 257 816.

For ca. 15 aar siden indførtes til Italien væsentlig kun lyst østerrigsk (Gratzer) øl. Senere kom det brune tyske øl i mode. I de større byer findes nu temmelig storartede ølhaller, hvor tysk øl forhandles i større kvanta. Det tyske øl indføres ogsaa paa flasker, pasteuriseret og ikke under 13 pct. alkoholstyrke. Øl paa fad indføres i fade paa 25—30 liter, der ankommer med jernbanen i specielt dertil indrettede isvogne, af hvilken grund der ikke kan være tale om indførsel deraf fra Skandinavien. Prisen paa fadøl er 18 mark pr. 100 liter franco jernbanestation München, ikke iberegnet fadet, der maa returneres frit.

Flaskeøl indføres i kasser à 50 hele eller 50 halve flasker. En hel kasse veier omtrent 95—100 kg. for hele flasker og ca. 60 kg. for halve. Prisen for dette øl er ca. 40 mark pr. 100 hele flasker og ca. 27 mark for 100 halve franco jernbanestation München. Fragt for 100 flasker fra München er ca. 12 mark. Told ca. 10 lire pr. kasse.

Foruden de nævnte ølsorter (Pschorr m. m.) er i de senere aar ogsaa Pilsner øl kommet i brug, dog endnu kun ca. 1 pct. af Münchener. Der indføres ogsaa, dog kun i ringe udstrækning, engelsk øl paa flasker og fad.

Efter hvad der udtales, skulde der være mulighed for indførsel af skandinavisk øl, hvis fabrikanterne vil rette sig efter markedets fordringer. I denne henseende skal der dog ved tidligere forsøg være opstaaet vanskeligheder. Exportørerne skal saaledes have insisteret paa at sende øllet paa de hjemme

brugelige flasker, der her ikke kan anvendes, hvorimod man i Italien forlanger champagneflasker, der senere kan sælges for 3—4 centimer.

Kul. Efter opgave af et importhus indførtes:

	Til Genua.	Til Savona.
1897	tons 2 109 861	tons 472 638
1898	„ 2 122 618	„ 506 893
1899	„ 2 356 046	„ 659 446
1900	„ 2 455 623	„ 610 200
1901	„ 2 220 972	„ 716 163

Ved indkjøb af gjenstande af alabast og marmor, hvoraf ikke saa lidet forhandles til reisende hersteds, forekommer undertiden klager over, at tingene er kommet frem i sønderbrudt tilstand, uden at erstatning har kunnet erholdes. Man har søgt delvis at betrygge sig ved at erholde en skriftlig garanti fra sælgerne for varernes ubeskadigede fremkomst. Det er dog ikke alle handlende, som vil give saadan garanti, og i ethvert fald kun for gjenstande, der ikke frembyder særlig fare ved transport. Til udførsel af saadanne gjenstande maa derhos haves et certifikat fra „akademiet" hersteds, der koster 6 lire.

Arbeider i Genuas havn. Af saadanne er efter oplysninger modtaget af ingeniørvæsenet udført i aaret 1901:

Forlængelse af moloerne B. Assereto og F. Guglielmo, nedrivning af pakboderne paa moloen A Doria for at forandre dem til enetages magasiner, samt fuldførelse af reparationerne paa den store bølgebryder Duca di Galliera, der blev beskadiget af stormen den 27de november 1898.

Af private anlæg kan nævnes de i tidligere beretning omhandlede varelagere (Magazzini Generali) paa molo Vecchio, kornsilos paa kaien Santa Limbania, samt apparater til losning af kul paa molo Paleocapa.

Om anvendelse af acetylengas ved fyre meddeler ingeniørvæsenet:

„Ved hjælp af et meget sindrigt apparat, konstrueret af hr. F. Ferracin i Savona er det lykkedes os at erholde et meget bedre lys for fyre end petroleumsbrænderne. Efter forsøg i det store havnefyr og fyret paa Batteria Scuola ved indløbet til havnen har vi kunnet konstatere, at man med et forbrug af ikke 1 kilogram kalciumkarbid om timen i et apparat af 1ste klasse kan opnaa en effektiv intensitet af omtrent det dobbelte af en petroleumslampe med 5 væger, der i samme tid forbruger 1 kg. petroleum, samt at man for fyre af lavere klasse vil kunne opnaa en forholdsvis reduktion af udgifterne.

Vi kan tilføie, at lyset af acetylengas ikke alene i intensitet overgaar petroleumsbrænderne, men at det ogsaa giver et paafaldende hvidt og klart lys, der minder om elektrisk lys, hvad der maa sættes megen pris paa efter den nu i denne henseende gjældende opfatning. Da forøvrigt produktionen af gasen er en meget simpel operation, transporten let og reguleringen af apparatet saa bekvem som muligt, er vi overbevist om, at dette belysningssystem virkelig har en fremtid for sig i fyrvæsenet."

Til generalkonsulatet ankom i aaret 1901 1 295 skrivelser, i aaret 1900 1 251.

Fra generalkonsulatet afgik i aaret 1901 1 347 skrivelser, hvoraf til udenrigsdepartementet 82, indredepartementet 95, kommercekollegiet 41.

Opgave
over firmaer inden distriktet, hvoraf nordmænd eller svenske er indehavere eller medeiere.

I Genua: F. W. Mowinckel. Piazza Pelliceria 5. Etableret 1845. Fiske- og kommissionsforretning. Indehaver: F. W. Mowinckel. Norsk.

Hugo Trumpy. Via Fossatello 16. Etableret 1876. Skibsmæglerforretning. Indehavere: Hugo og Eugenio Trumpy. Norske.

Arfwedson, John. Vico della Vena 4. Etableret 1888. Agenturforretning. Indehaver: John Arfwedson. Svensk.

Bozzo & Jacobsen. Via S. Luca 6. Etableret 1899. Børsmæglere. Indehavere: Bozzo, italiensk. Christen Jacobsen. Norsk.

Nilsen, H. M. Galleria Mazzini 5. Etableret 1899. Agentur i likører og vine. Indehaver: Herman Marius Nilsen. Norsk.

I Livorno: Herman Trumpy. Scali Finochietti 3. Etableret 1857. Dampskibsagentur og kulimport. Indehaver: Herman Trumpy. Norsk.

Generalkonsulatets kontor er i Via Mameli no. 36, aabent 10—12 og $1^1/_2$—4.

Vicekonsulaterne.

San Remo.

(Vicekonsul Marsaglias beretning).

Intet svensk eller norsk skib ankom til San Remo i aaret 1901. Handelen paa stedet har været som i forrige aar.

Følgende antal svenske og norske turister har besøgt San Remo: i aaret 1895—96 94, i aaret 1896—97 102, i aaret 1897—98 30, i aaret 1898—99 232, i aaret 1899—1900 167, i aaret 1900—1901 134.

Savona.

(Vicekonsul Martinengos beretning).

Indførselen i aaret 1901 var 959 425 tons eller 103 425 tons mere end i aaret 1900, heri indbefattet kystfarten. Forskjellen bestod væsentlig i en forøgelse for de to vigtigste indførselsartikler, nemlig kul med 46 925 tons og jern med 31 116 tons. I kystfarten indførtes 58 700 tons eller 1 531 tons mere end i aaret 1900. Forøgelsen skyldes væsentlig artiklerne salt og svovl.

De væsentlige indførselsartikler fra udlandet var: Stenkul tons 722 778, støbejern tons 63 130, petroleum 55 648, kalk, cement og gibs tons 23 849, kornvarer tons 21 045. Endvidere caruber, gjødning, frø, trævarer og mursten.

I kystfarten indførtes fra Italien: Salt tons 17 000, jernvarer tons 10 560 og svovl tons 7 800. Endvidere sten, sand til glas, kalk og cement, trævarer etc.

Af trælast indførtes ialt ad direkte og indirekte vei tons 7 933, hvoraf over 15 centimeters tykkelse tons 6 033. Trælasten benyttes væsentlig til bygning af huse og skibe. Paa grund af forøget bygningsvirksomhed er importen af træ tiltaget meget mod i aaret 1900.

Blandt indførselsartiklerne maa nævnes blandt varer, som ikke opføres af toldvæsenet, fordi de indføres indirekte, stokfisk og klipfisk, hvoraf der i aaret 1901 blev indført til Savona 80 919 kg., heraf til forbrug i staden 57 300 og udenfor samme 23 619 kg. Indførselen oversteg den i aaret 1900 med 20 419 kg. Af norsk stokfisk tiltog indførselen med omtrent $^1/_4$ paa grund af fiskens gode kvalitet og relativt lavere pris.

Af sild indførtes 25 000 kg., hvoraf til forbrug i staden 18 960 kg.

Udførselen til udlandet udgjorde 7 554 tons eller 3 467 tons mere end i aaret 1900. Den bestod især af mineralske olier, bygningssten, stenkul, træ (vinstokke, tøndebaand etc.), syltede frugter og nedlagte tomater, bitum, brændeved, oranger etc.

I kystfart udførtes tons 52 901 eller 8 669 tons mere end i aaret 1900. Udførselen bestod væsentlig af jern, tons 28 600, olier, porcelæn, mursten, terrakottaarbeider m. m.

Skibsfarten udviste ogsaa en betydelig tilvækst. Der ankom med ladning 411 dampskibe dr. 534 706 tons mod i aaret 1900 354 dr. 448 259 tons og seilskibe 597 dr. 58 334 tons mod i aaret 1900 570 dr. 52 879 tons. Omtrent $^4/_5$ af de indførte ladninger bestod af kul og jern for fabrikerne her og i det indre.

De vigtigste andre artikler er petroleum, kalk, cement, gibs etc. Petroleum fra Nordamerika blev næsten udelukkende transporteret i østerrigske skibe.

Ialt ankom af ladede damp- og seilskibe:

Engelske	194	dr.	278 390	tons	Østerrigske	9	dr.	15 995	tons
Italienske	682	-	143 790	„	Russiske	5	-	7 644	„
Tyske	32	-	46 618	„	Svenske	5	-	7 197	„
Spanske	25	-	38 515	„	Hollandske	7	-	5 683	„
Norske	23	-	24 442	„	Franske	5	-	4 035	„
Græske	19	-	19 584	„	Danske	3	-	3 088	„

Af de ankomne skibe var seilskibe 597 dr. 58 334 tons, hvoraf italienske 589.

Af norske skibe ankom i aaret 1900 17 dr. 20 592 tons og af svenske 4 dr. 5 249 tons, ialt 21 dr. 25 841 tons, hvilket viser en betydelig fremgang.

Industri. Der er ikke meget at tilføie i denne rapport om Savonas industrier, der ikke frembyder væsentlig forskjel mod det foregaaende aar, undtagen med hensyn til metalfabriken „Società Siderurgica," for hvilken der efter nedgangen i forrige aar er paafulgt en periode af større virksomhed paa grund af, at prisen paa raastoffet, kul, er gaaet ned med vel $^1/_3$. Dette vil fremgaa af statistikens opgaver.

Paa den anden side skuffedes man i de forventninger, som blev næret med hensyn til det nygrundede selskab for produktion af alkohol, hvorfor man ventede stor fremgang med bistand af et stort firma i Milano, der skulde støtte med sine kapitaler. Da imidlertid dette slog feil, maatte selskabet efter faa maaneder stanse, enten paa grund af en forøget konkurrence af tyske fabriker af samme art eller af andre grunde. Paa grund af den store anvendte kapital (over 1 million lire) kan man imidlertid antage, at vanskelighederne vil søges overvundet.

En ny opkommet industri kan fortjene at nævnes, nemlig firmaet Ambrosio Calva & Co.s fabrik for nedlægning af tomater, som har rimeligere udsigt til at bestaa, da den benytter et produkt af egnens agerbrug. Denne fabrik er i sin begyndelse og arbeider ogsaa for export med en begrænset produktion af ca. 15 000 kvintaler tomater som raastof aarlig. Disse sælges i smaa æsker af blik à $^1/_2$—1 kg. til lire 1.35 pr. kilogram.

Skibsbygning. Skjønt seilskibene for en stor del er erstattet af damp, har dog bygningen af smaa seilskibe paa ca. 200 tons begyndt at tage sig op i de sidste aar, skjønt i meget begrænset maalestok mod for 15—20 aar siden, da skibsbygningen var Liguriens stolthed, især i Sestri Ponente, Varazze og Savona.

Der er nu under bygning paa Savonas skibsverfter 5 seilskibe paa ca. 200 tons hver eller 2 mere end forrige aar. Det hertil anvendte træ kommer fra det indre, fra Sardinien og fra Pensylvanien i Amerika.

Havnen. Her skal nævnes i korthed de nye havnearbeider, der er under udførelse, skjønt de ikke er af nogen særdeles betydning. De bestaar i forlængelse henimod nordøst i ca. 200 meter af moloen ved havnens venstre indløb med en kaiplads for de første 100 m. af 100 kvadratmeter til losning og lastning af varer og til anbringelse dersteds af spor i forbindelse med jernbanen til søstationen. De øvrige 100 meter vil kun delvis for tiden blive opmuret som liggeplads for fartøier, og moloen vil faa en udstrækning af ca. 50 kvadratmeter. De øvrige 50 skal tjene som bølgebryder til yderligere betryggelse af havnen. Havnens nuværende bredde vil blive lidt formindsket som følge af disse arbeider.

Saalænge de nævnte arbeider foregaar, bør man anvende den største omhu og forsigtighed ved indløb i havnen, især om natten, da der ganske mangler et godt system af lyssignaler ved de yderste arbeider i vandlinien, der betegnes ved flydebøier, synlige om dagen, men ikke synderlig om natten. Det tilraades at paakalde praktiske lodser, selv om kapteinerne har kjendskab til havnen, for at undgaa mulige havarier, saalænge som de nye arbeider ikke er definitivt afsluttet og ordnet.

Turin.

(Vicekonsul Rossis beretning.)

Handelsrørelsen mellem Norge og Sverige og Piemont er næsten udelukkende baseret paa jernhandelen.

Det i Piemont benyttede svenske jern forsendes i form af sømjern (verghette) og valset stangjern (laminati).

Sømjernet anvendes til fabrikation af haandsmedede søm, og det valsede jern til hjul paa vogne og kjærrer og alle de finere arbeider.

Den kvalitet, som sendes til Italien, er en af de mest ordinære kvaliteter af det i Sverige forarbeidede hvide jern, men dog altid bedre end selv de fineste italienske kvaliteter. De søm, som arbeides af svensk jern, er aldrig udsat for at faa hovedet afbrudt, selv ikke naar hesten maa gaa paa sten eller is, hvad der ofte hænder med søm af italiensk jern. De sidstnævnte ødelægges derhos ofte i spidsen og, hvad der er det værste, ruster i kort tid, hvilket aldrig hænder med de andre.

Uagtet disse gode egenskaber er konsumtionen af svensk jern, hvilket før blev meget anvendt i Italien, efterhaanden gaaet tilbage indtil forrige aar, da den gik ned til det laveste punkt. Grundene til denne nedgang er forskjellige:

1. Fremfor alt, jernets altfor høie pris, nemlig 24 frcs. pr. 100 kg. cif. Middelhavet, medens det til sin tid kun var 19 frcs., hvilken pris vilde bevirke konsumtionens forøgelse til det tredobbelte.

2. De temmelig høie toldsatser, nemlig 7 frcs. for sømjern og 6 frcs. for valset jern.

En formindskelse af prisen og af tolden vilde ganske kunne drive det fine italienske og engelske jern ud af konkurrencen, da der i Italien altid spørges mere om pris end om kvalitet.

3. Det af fabrikanter i Piemont dannede syndikat, der havde dekreteret, at de handlende, som vilde erholde billigt jern, ogsaa skulde kjøbe hvidt jern, hvilket bevirkede, at det svenske jern næsten ganske blev udestængt.

I det sidste aar har man imidlertid ikke længer villet underkaste sig syndikatet paa grund af sømjernets slette kvalitet, og som følge deraf er importen forøget til ialt 2 400 tons, hvoraf 1 000 tons sømjern solgtes i Piemont og Sardinien af et firma, der for faa aar siden selv alene aarlig overtog 3—4 000 tons.

Noget tilsvarende finder ikke sted for valset jern (laminati) paa grund af den gode kvalitet af den italienske „best-best", der anvendes til mange fine arbeider.

4. Fabrikationen af maskinsøm. Tidligere maatte alle fabriker i Pinerolo og Aostadalen kjøbe „verghette," der blev skaaret i smaa stykker, og hvis anvendelse lettede tilvirkningen af haandsmedede søm; det saaledes frembragte produkt var af allerbedste kvalitet. Nu har man for maskinerne ikke mere brug for „verghette," og med mindre kostbart jern forarbeider man meget billige søm.

Skjønt maskinerne saaledes har skadet Sveriges handel, har de befordret Norges, idet man fra dette land indfører en stor del maskinsøm, især med merket „Stjerne," der altid har den fordel fremfor de indenlandske, at de ikke ruster.

5. Endelig kan anføres som sidste aarsag forandringen af hestesporveiene til elektriske. Det var et stort beløb, som sporveiselskaberne anvendte til indkjøb af søm. Vistnok konsumerer de elektriske sporveie mere skinner; men naar disse er udslidt, benyttes de som gammelt jern (vecchie rotaie) istedetfor nyt til fabrikation af forskjellige gjenstande.

Af foranstaaende vil det sees, at der ikke kan være haab om, at „verghette" vil kunne indtage sin tidligere plads, men at man dog maatte kunne forøge indførselen deraf i Piemont, samt at man for valset jern (laminati) kunde opnaa ganske at slaa af marken det fine italienske jern og det engelske, hvis prisen og tolden kunde reduceres.

Det svenske staal er ogsaa meget anseet, men anvendes lidet paa grund af de høie priser.

Jernet exporteres fra Göteborg og Stockholm. Fra Göteborg er fragterne høiere, da der er en længere vei med jernbane, hvorimod man der har den fordel at kunne exportere næsten hele aaret. I Stockholm hindres man derimod af frosten om vinteren i transporten paa vasdragene til havnen.

Fra Norge indføres tran, hvoraf der er endel konsumtion, der ikke har undergaaet forandring i de sidste aar, samt cellulose til papirfabrikation.

Den klipfisk, som konsumeres i Piemont, er mest fransk (Bordeaux, Boni etc.); den norske klipfisk anvendes ikke af vore handlende.

Gode huse er:

I jern: Ferri Fratelli, agenter, Corso Valentino 2, Turin, Baumvart Fratelli, Pinerolo (fabrik), Gotland, kjøbmand, Via S. Secondo, Turin.

I tran: G. B. Schiapparelli e Figli, Borelli e Pavesio, Gandolfi e Ottino, alle i Turin.

I fisk: Domenico Pelazza e C., Turin.

Fiskeberetning (af firmaet Domenico Pelazza). Fiskemarkedet har i dette aar været regulært, og dets gang er ikke blevet paavirket af nogen væsentlig ny begivenhed, naar undtages det i mindre maalestok fornyede forsøg med indførsel fra de nordlige havne pr. jernbane til konsumtionsstederne. Flere smaapartier af islandsk fisk er saaledes udskibet i Antwerpen og videre forsendt med jernbane til Genua m. m.

Hvis denne forsendelsesmaade kommer til praktisk at blive endelig anvendt, vilde den maaske ogsaa kunne blive til nytte for den norske vare, der vilde kunne konkurrere paa markederne i dette distrikt, særlig i de første maaneder, medens priserne er høiere, ved at benytte sig af muligheden af stadig at afsende smaa partier uden at være nødsaget til at expedere hele ladninger, der vanskeligere kan afsættes, som det for størstedelen er tilfældet med produktionen fra Labrador og Island.

I dette øiemed vilde det selvfølgelig være nødvendigt, at man i Norge modificerede tilvirkningsmaaden, mere i overensstemmelse med de herværende konsumenters fordringer.

Den store overflod paa fransk fisk har ikke havt nogen indflydelse paa disse markeder, da aarets produktion i gjennemsnit med hensyn til vegt betydelig har oversteget de nærmest foregaaende aars, og paa grund heraf fiskens usedvanlige størrelse har hindret en større konsumtion af denne slags, hvilket ellers sikkert havde fundet sted paa grund af de lave priser, der stadig herskede.

Angaaende de andre slags „salumi", stokfisk og røgesild kan jeg kun bekræfte, hvad jeg i tidligere rapporter har anført, idet der som tidligere ikke er foregaaet nogen konsumtion deraf paa de herværende markeder.

Milano.

(Vicekonsul Szylanskis indberetning).

Agerbrug. Som jeg har havt anledning til at omtale i min forrige rapport, er de for Lombardiet særegne kulturer dyrkning af ris paa de oversvømmede sletter i nedre Lombardiet og af mais og korn samt endel vin i den øvre del af provinsen. Derhos er dyrkning af morbærtræer og opdrætning af silkeorme fælles for hele provinsen.

Nedenfor følger en opgave over indførsel og udførsel af lokomobiler og egentlige landbrugsmaskiner i aarene 1900 og 1901. For det sidstnævnte aar haves endnu kun officiel statistik over totalbeløbet.

Af lokomobilmaskiner var indførselen i aaret 1901 8 732 kvintaler (à 100 kg.). I aaret 1900 indførtes 10 023 kvintaler, hvoraf fra Belgien 115, Tyskland 665, England 9 007 og Sverige og Norge 236 kv.

Udførselen var i aaret 1901 90 kv., i aaret 1900 215 kv., hvoraf til Østerrige 165, til Schweiz 50 kv.

Af landbrugsmaskiner var indførselen i aaret 1901 kvintaler 43 215, i aaret 1900 indførtes kv. 40 637, hvoraf fra Østerrige 1 813, Belgien 117, Frankrige 2 784, Tyskland 14 579, England 10 024, Sverige og Norge 446, Schweiz 641, de Forenede Stater 10 233.

Udførselen var i aaret 1901 2 117 kvintaler, i aaret 1900 1 813 kvintaler.

Papirindustrien. Af kemisk og mekanisk træmasse indførtes i aaret 1901 kvintaler 267 970, i aaret 1900 219 684, i aaret 1899 215 160, i aaret 1898 212 206, i aaret 1897 180 233. Af indførselen var cellulose i aaret 1901 kv. 243 265, i aaret 1900 kv. 186 273. Der udførtes fra Italien i aaret 1900 kv. 2 568 mekanisk masse.

Det sees, at indførselen af cellulose stadig er i tiltagende, og det er at beklage, at Sverige og Norge ikke deltager deri for et større beløb, da alle konsumenter er enige om, at cellulosen derfra i kvalitet overgaar den østerrigske og tyske.

Af hvidt papir indførtes i aaret 1901 kvintaler 9 600, i aaret 1900 kv. 10 301, i aaret 1899 kv. 7 741, i aaret 1898 kv. 6 121 og i aaret 1897 kv. 5 872. Udførselen udgjorde i de samme aar henholdsvis kvintaler 68 725, 63 218, 58 389, 53 286 og 47 620. Saavel indførsel som udførsel har saaledes været i stigende. Af indførselen i aaret 1901 ankom fra Østerrige-Ungarn kv. 3 255, Frankrige 1 165, Tyskland 3 404, England 790 og andre lande 986.

Af farvet og malet papir indførtes i aaret 1901 kvintaler 5 736, i aaret 1900 kv. 5 913, i aaret 1899 kv. 5 213, i aaret 1898 kv. 4 532, i aaret 1897 kv. 4 785. Af indførselen i aaret 1901 ankom fra Frankrige kv. 1 451, Tyskland 3 016, England 293, andre lande 976. Der udførtes 877 kvintaler.

Af omslagspapir indførtes i aaret 1901 kvintaler 15 315, i aaret 1900 kv. 10 189, i aaret 1899 kv. 16 462, i aaret 1898 kv. 14 672, i aaret 1897 kv. 15 640. Udførselen udgjorde i de samme aar henholdsvis kvintaler 68 033, 73 790, 63 511, 51 089 og 46 704. Af indførselen i aaret 1901 kom fra Østerrige kv. 2 208, Frankrige 4 011, Tyskland 8 499 og andre lande 597.

Af pap indførtes i aaret 1901 kvintaler 64 194, i aaret 1900 kv. 71 758, i aaret 1899 kv. 64 427, i aaret 1898 kv. 48 519, i aaret 1897 kv. 48 365.

Af indførselen i aaret 1901 kom fra Østerrige kv. 59 180, Frankrige 966, Tyskland 2 022 og andre lande 2 028. Der udførtes i aaret 1901 kv. 6 775, i aaret 1900 kv. 5 691.

De betydeligere papirfabriker tilvirker selv mekanisk træmasse, saavel for eget behov som for salg til de mindre fabriker. Cellulose tilvirkes nu kun af en eneste papirfabrik, tilhørende Vouviller & Co. i Romagnano Sesia. I fremtiden vil hertil komme papirfabriken Binda Lamparti & Co. i Mantua.

Fyrstikker. I tidligere rapporter har jeg omtalt dannelsen af et syndikat eller rettere forening af de store fyrstikfabriker. Denne forening vedbliver at virke tilfredsstillende uden dog at give saa godt udbytte, som grundlæggerne havde haabet, hvilket er grundet paa konkurrence af endel smaa fabriker, som er udenfor foreningen og bidrager til at holde priserne nede. Uagtet den ubestridelige fremgang i produktionen og exporten af denne artikel siden foreningens dannelse er det opnaaede udbytte ringe, idet dividenden efter sidste opgjør var 4 pct. af kapitalen.

De nuværende priser for fyrstikker er pr. 1 000 fyrstikker: 20—24 centimer for træstikker og 36—70 centimer for voksstikker, efter æskernes størrelse.

Udførselen af fyrstikker udgjorde i aaret 1901 kvintaler 26 259, i aaret 1900 kv. 21 063, i aaret 1899 kv. 17 894, i aaret 1898 kv. 19 883, i aaret 1897 kv. 22 026. Af udførselen i aaret 1901 bestod kvintaler 11 542 af træstikker og kv. 14 717 af voksstikker. Af udførselen i aaret 1901 gik til Østerrige kv. 776, Tyrkiet kv. 6 516, Egypten kv. 8 587, Tunis kv. 732, Central- og Sydamerika kv. 3 222, Australien kv. 3 763, andre lande kv. 2 664.

Meierivæsenet er stadig i tilfredsstillende fremgang. Skjønt denne gren af landbruget selvfølgelig ikke giver noget høit udbytte, er salgsprisen for smør (lire 2.80 pr. kilogram) tilstrækkelig til at dække indkjøbet af melk, og den tiloversblevne valle og kasein strækker til for fabrikationsudgifterne og udbytte.

Efter flere forgjæves forsøg paa industriel udnyttelse af kaseinet er man kommet tilbage til det gamle system at tilvirke en slags magerost, som sælges for ca. 50 centimer pr. kilogram.

Der udførtes i aaret 1901 60 512 kvintaler smør til en værdi af ca. 17 millioner lire. Heraf gik til Østerrige kv. 175, Frankrige kv. 5 043, Tyskland kv. 2 265, England kv. 28 345, Malta kv. 1 431, Schweiz kv. 15 564, Central- og Sydamerika kv. 2 864, andre lande kv. 4 825.

Udførselen var i aaret 1897 kv. 47 655, i aaret 1898 kv. 59 802, i aaret 1899 kv. 64 074, i aaret 1900 kv. 64 124, i aaret 1901 kv. 60 512.

Jern. Af støbejern indførtes i aaret 1901 kvintaler 1 599 717, i aaret 1900 kv. 1 606 866, i aaret 1899 kv. 1 916 133, i aaret 1898 kv. 1 690 599, i aaret 1897 kv. 1 560 194. Af arbeider af støbejern indførtes i aaret 1901 kv. 56 950, i aaret 1900 kv. 74 045, i aaret 1899 kv. 41 582, i aaret 1898 kv. 40 757, i aaret 1897 kv. 38 013.

Under ingen af disse poster figurerer Norge og Sverige i den officielle statistik.

Af smeltestykker indførtes i aaret 1901 kv. 102 490, i aaret 1900 kv. 170 681, i aaret 1899 kv. 134 763, i aaret 1898 kv. 101 107, i aaret 1897

kv. 127 184. Heraf fra Sverige i de nævnte 5 aar: aaret 1901 kv. 1 018, aaret 1900 kv. 1 927, aaret 1899 kv. 15 279, aaret 1898 kv. 12 958, aaret 1897 kv. 1 620.

Af valset og smedet jern og staal og traadjern indførtes i kvintaler: i aaret 1901 418 653, i aaret 1900 436 534, i aaret 1899 433 140, i aaret 1898 324 728, i aaret 1897 320 768. Heraf fra Sverige: i aaret 1901 6 843, i aaret 1900 10 833, i aaret 1899 13 709, i aaret 1898 20 078, i aaret 1897 25 448 kvintaler.

Kun for en post under jernvarer viser indførselen fra Sverige fremgang, nemlig for artikler af „2den fabrikation", hvorunder gaar jern og staal, forarbeidet til redskaber, søm etc. Indførselen deraf var i aaret 1901 kv. 220 735. Fra Sverige indførtes af saadanne varer: i aaret 1901 kv. 5 900, i aaret 1900 kv. 4 635, i aaret 1899 kv. 3 207, i aaret 1898 kv. 2 011, i aaret 1897 kv. 2 706. Indførselen fra Sverige har saaledes fordoblet sig paa 5 aar.

M ø b l e r. Denne industri og fabrikation, saavel i simpelt som luxustræ, der af mig nærmere er omhandlet i en tidligere rapport, blomstrer stadig og er betydelig gjenstand for export, hvilken dog er gaaet lidt ned i aaret 1901. Ogsaa indførselen viser en, omend ringe, saa dog konstant tilvækst. Export og import udgjorde: i aaret 1901 import af møbler kvintaler 9 122, export kv. 20 699, i aaret 1900 import kv. 8 559, export kv. 23 077, i aaret 1899 import kv. 8 126, export kv. 21 682, i aaret 1898 import kv. 7 394, export 17 370, i aaret 1897 import 7 650, export 17 311.

Udførselen er over det dobbelte af indførselen. Hverken Norge eller Sverige figurerer under udførselen af denne artikel.

Ind- og udførsel fordeler sig mellem de forskjellige slags møbler saaledes:

	Indførsel 1901.	Udførsel 1901.
Ikke stoppede møbler:		
af almindeligt bøiet træ . .	kvint. 5 602	kvint. 339
andre af almindeligt træ . .	„ 2 178	„ 5 484
fint snedkerarbeide	„ 752	„ 7 687
Stoppede møbler:		
af almindeligt træ .	„ 198	„ 68
fint snedkerarbeide . .	„ 194	„ 152
diverse	„ 17	„ 111

K l i p f i s k. Indførselen fra Norge, der gik ned med 40 pct. fra aaret 1898 til aaret 1899, har i de sidste tre aar vist nogen fremgang. Der konsumeres ikke lidet klipfisk i Lombardiet, men man foretrækker den saakaldte lavée, der kommer fra franske huse i Bordeaux og Marseille. Der konsumeres derhos endel klipfisk fra Labrador, ogsaa kaldet engelsk; de lombardiske huse kjøber dog ikke denne kvalitet direkte, men gjennem kommissionshuse i Genua og Livorno.

T o r s k e t r a n. Jeg har ikke kunnet erholde nøiagtige opgaver over indførselen af torskelevertran, da den i statistiken sammenblandes med de andre slags farmaceutiske produkter.

Efter oplysninger, modtaget fra en heri meget kompetent person, skulde den aarlige konsumtion alene i Lombardiet være 140—150 kvintaler, hvoraf $^4/_5$ lys og $^1/_5$ brunblank og brun. Priserne for de bedste kvaliteter, der

leveres af de mest bekjendte norske raffinerier, er lire 1.30 pr. kg. for lys og lire 1.10 for brunblank og brun. I handelen findes derhos ogsaa en anden ganske simpel kvalitet torskelevertran, blandet med sæl- og andre olier, der sælges 30 pct. billigere.

Jeg er blevet spurgt om min mening angaaende grunden til, at Norge og Sverige jevnlig taber terræn i sin direkte export hertil til fordel for Tyskland, idet endel af de exporterede varer kommer under fremmed flag, ofte efterat have passeret gjennem tyske kommissionshuse. Jeg er ikke tilstrækkelig inde i de almindelige handelsforhold for de skandinaviske landes vedkommende til fuldt at kunne bedømme dette, men tror dog, at en af de væsentligste grunde er den, at de skandinaviske handlende, istedetfor at rette sig efter de italienske kunders fordringer med hensyn til salgsmaade og forretningsmethode, i lighed med, hvad tyskerne gjør — tvertimod forlanger, at kunderne skal rette sig efter de i Norge og Sverige brugelige handelssedvaner, hvilket under den nu for tiden herskende konkurrence er ganske umuligt. Heraf følger, at de italienske kunder foretrækker at betale dyrere og handle med tyskerne, som de finder mere kulante i sine salgsbetingelser.

Derhos er der nogle norske og svenske huse, som simpelthen tilskriver sine kunder paa norsk eller svensk uden at bryde sig om, at disse to sprog er næsten ganske ukjendte i Italien, og at det er vanskeligt at finde nogen, som kan oversætte dem. Fra tid til anden faar jeg anmodning fra italienske handlende om at skaffe en oversætter. Nylig tilsendte Banco Commerciale i Milano mig i denne hensigt et forretningsbrev paa svensk, og næsten samtidig fik jeg et lignende fra F.lli Baumwarts hesteskosømfabrik i Pinerolo. I aarets løb modtager jeg flere saadanne anmodninger.

Florents.

(Vicekonsul Ettlingers beretning).

I Italiens finansielle og økonomiske liv er aaret 1901 bestemt til at blive epokegjørende, da i samme falder to begivenheder, hvis betydning ikke tør underkjendes: De italienske obligationers forhøiede kurs og agioens nedgang. Disse to ting har samme betydning, idet begge betegner en fremgang i Italiens kredit.

Da i aaret 1895 skatten paa den italienske 5 pct. rentekupon blev sat til 20 pct., og saaledes det virkelige udbytte gik ned til 4 pct. netto, rammedes kursen paa dette statspapir sterkt heraf; desuagtet gik den senere saaledes frem, at den i aaret 1901 ikke alene naaede, men oversteg pari paa børsen i Paris. Den 31te december 1901 noteredes den til 101.72$^1/_4$, 4de januar 1902, 101.95; i s. m. efter halvaarskuponens afklipning (2 pct.) 100.10, og den 9de 100.50 maximumpris. Dette er resultatet af en vis og strikt økonomisk finanspolitik, samt tillige af det opsving, som kan konstateres i det industrielle og kommercielle liv og den indtrufne bedring i landets økonomiske forhold. Det bedste bevis paa velstandens tilvekst ligger i det faktum, at nødvendigheden af anbringelse af publikums sparemidler i de senere aar har bevirket en stadig tilbagevenden til landet af italienske statspapirer.

I dette fænomen ligger en af de fornemste grunde til agioens nedgang; thi det er klart, at da den italienske statsgjælds kuponer betales i udlandet i guld og i Italien i papir, har staten desto mindre behov for at skaffe sig

*

fremmede deviser, jo mere de i Italien betalbare kuponers antal forøges. Faktum er, at den italienske statskasse paa grund af de indenlandske statspapirers tilbagevenden til landet ikke alene undgaar at gjøre indkjøb af papirer paa udlandet til dækkelse af de forfaldne kuponer, men endog kan disponere over betydelige beløb i guld ved hjælp af tolden, som staten opkræver i metal. Det sees let, at under disse forhold kursen eller agioen nødvendig maa gaa ned, saameget mere, naar som tilfældet er i Italien, diskontoen altid holder sig høiere end i udlandet, og staten efter at være kommet fra feilen ved masseudstedning af papir, holder paa, at cirkulationen heraf fra statens eller bankernes side ikke skal overstige de i loven fastsatte grænser. Længe var man i Italien vant til en kurs paa Paris mellem 104 og 110; ved slutningen af aaret 1901 gik den ned i usedvanlig grad og sank den 31te december til 101.47½ og 3die januar 1902 til 101.27½ minimumskurs.

Uagtet klager fra nogle exportører over, at værdien af de remisser, som de erholder fra udlandet, gaar ned, er det utvilsomt, at agioens nedgang er et tegn paa velstand, ligesom rentens opgang. Det er da at ønske i Italiens interesse, at disse to bevægelser kan fortsætte og fæste sig. Den ene af dem vil kunne bidrage til at iverksætte den nuværende finansministers plan at konvertere statsgjælden til 3½ pct. rente; deri indbefattet den amortisable gjæld og de 3 pct. jernbaneobligationer, den anden til at ophæve tvangskursen og gjenoptage betalingerne i klingende mynt.

De talrige streiker, der i den senere tid uophørlig udbryder saavel paa landet som i fabrikerne, og arbeideragitationerne, der er sterkt præget af socialisme, og som har faaet lov at udbrede sig uden hindring, begynder desværre alvorlig at true landets ro og at hindre den gunstige fremgang, der saa tydelig viste sig.

En anden plan, der er meget menneskekjærlig, men i nøie forbindelse med statsbudgettet, er den at reducere prisen paa salt, hvilket er statsmonopol. I aaret 1900—1901 har staten solgt 2 053 196 kvintaler salt eller i gjennemsnit kg. 7.44 pr. indvaaner, hvilket er det høieste hidtil naaede beløb. Den stadige fremgang, som fra aar til andet viser sig i forbruget af dette produkt, er ogsaa et tilfredsstillende tegn paa befolkningens fremgang i velvære. Provinsen Siena er den, som konsumerer mindst salt i Italien, kg. 4.53 pr. indvaaner. I det øvrige Toscana er forbruget i provinsen Livorno 4—5 og i de øvrige provinser 5—6 kg. I provinsen Parma forbruges 8.40 kg. pr. person, hvilket forklares af ostetilvirkningens og kvægavlens behov. Statens indtægt af monopolet var i aaret 1900—1901 lire 64 043 932. Hvis den paatænkte nedsættelse af prisen kan iverksættes, vil dette blive til lettelse i den fattiges budget, men samtidig blive et indhug i statens.

Italiens udenrigske handel for aaret 1901 viser følgende forskjel for indførsel og udførsel, sammenlignet med aaret 1900:

Tilvækst eller nedgang mod aaret 1900 (se tabel side 299):

	Indførsel.	Udførsel.
Raastoffe . . .	lire ÷ 36 084 945	lire ÷ 31 196 033
Andre stoffe, nødvendige for industrien .	„ + 5 551 522	„ + 55 593 560

	Indførsel.	Udførsel.
Fabrikater . .	lire ÷ 19 153 866	lire + 8 119 469
Fødemidler . .	„ + 67 056 332	„ + 3 761 651
Ialt	lire + 17 370 043	lire + 36 278 643

Ved første øiekast bemerker man en formindskelse i indførselen af fabrikater og en tilvækst i udførselen deraf, hvilket viser en fremgang i landets industrielle udvikling. Samme faktum konstateres for flere halvfabrikater, som spundet og farvet silke og affald deraf.

For indførselen viser navnlig korn, silke, bomuld og uld fremgang.

For udførselen skyldes fremgangen navnlig silke.

Af raastoffe indførtes i aaret 1901 for lire 56 538 500 bygningstømmer, eller for lire 1 960 400 mere end i det foregaaende aar. Derimod viser indførselen af kul stor nedgang for en stor del formedelst nedgang i pris.

I udførselen er der en tilvekst for ubearbeidet marmor, nemlig lire 6 342 661 mod lire 5 562 622 i aaret 1900; derimod nedgang i følgende:

	1901.		1900.	
	Kvintaler.	Lire.	Kvintaler.	Lire.
Hamp, raa . . .	384 318	34 538 620	502 811	43 744 557
Svovl	4 140 180	41 201 135	4 791 385	47 434 711
Tartar (vinsten) . .	115 115	8 978 970	157 878	12 945 996

	Forskjel.	
	Kvintaler.	Lire.
Hamp, raa	÷ 118 493	÷ 9 157 937
Svovl	÷ 651 205	÷ 6 233 576
Tartar	÷ 42 763	÷ 3 967 026

Blandt halvfabrikater, nødvendige for industrien, er der betydelig fremgang i indførsel af spundet og farvet silke og salpetersurt natron, men nedgang for:

	1901.	Nedgang mod 1900.
Støbejern	lire 15 997 170	lire 3 285 222
Jernblik og staalblik . .	„ 8 206 312	„ 2 037 812
Jern og staal i stænger .	„ 5 173 596	„ 2 615 454
Kobber i klumper . .	„ 12 758 190	„ 3 034 530
Rujern	„ 1 639 840	„ 1 773 780
Sulfater	„ 20 021 069	„ 3 577 376

Nedgangen i værdien af indførselen af metaller maa, ligesom for kul, tilskrives prisfald i 1901.

I udførselen er der en nedgang for følgende artikler af særlig interesse for Toscana:

**

	1901.	1900.	Forskjel.
Spundet raasilke . .	lire 396 224 970	lire 349 803 020	+ 46 421 950
Olivenolie, behandlet med svovl til industribrug	„ 5 786 172	„ 3 482 668	+ 2 303 504
Garvede huder . . .	„ 7 012 870	„ 5 651 340	+ 1 361 530
Straafletninger . . .	„ 6 572 250	„ 9 817 280	÷ 3 245 030

Nedgangen i exporten af straafletninger er en følge af, at man har begyndt til hatte at benytte træspaan og andre surrogater fra Cuba og det yderste af Orienten.

For export af fabrikvarer spiller textilindustrien en fremtrædende rolle.

Der udførtes:

	1901.	1900.	Forskjel.
Vævede varer af silke for	lire 75 499 839	lire 67 109 368	+ 8 390 471
— „ - bomuld .	„ 52 964 999	„ 49 633 650	+ 3 331 349
— „ - uld . .	„ 8 266 817	„ 8 206 570	+ 60 247
— „ - hamp og lin . .	„ 6 294 250	„ 6 297 710	÷ 3 460

Af produkter af særskilt interesse for Toscana var udførselen af forarbeidet marmor, der i aaret 1900 var lire 11 891 688, i aaret 1901 steget til lire 12 976 609, hvorhos ogsaa exporten af fayencer og terrakotta er i tiltagende. Derimod kan konstateres en nedgang i exporten af møbler af træ fra lire 12 382 884 i aaret 1900 til lire 10 545 502 i aaret 1901 og af straahatte fra lire 10 320 200 i aaret 1900 til lire 9 862 000 i aaret 1901.

Hvad endelig angaar næringsmidler, er der en sterk tilvækst, der væsentlig skyldes korn, hvoraf indførtes:

I aaret 1901 tons 1 046 291 for lire 198 130 500, i aaret 1900 tons 732 053 for lire 152 534 960. Forskjel tons 314 238 og lire 45 595 540.

Der var en merkelig fremgang i indførselen af fisk, nemlig for lire 34 735 754 eller lire 4 213 524 mere end i aaret 1900.

For udførselens vedkommende er hovedpunktet nedgangen i udførsel af vin til udlandet paa grund af den daarlige høst. Af vin udførtes i aaret 1901 hektoliter 1 334 897 for lire 42 895 705 mod i aaret 1900 hekt. 1 875 784 for lire 62 982 438. Forskjel hekt. 540 887 og lire 20 086 733. Der er ogsaa nedgang for tørre frugter, friske grønsager, fjærkræ og æg.

Derimod er der tilvækst for:

	1901.		1900.	
Olivenolie	kvint. 332 490	lire 39 898 800	kvint. 229 460	lire 28 453 040
Mandler, nødder etc.	„ 259 268	„ 38 815 410	„ 142 837	„ 21 338 360

	Tilvækst.	
Olivenolie . . .	kvint. 103 030	lire 11 445 760
Mandler, nødder etc.	„ 116 431	„ 17 477 050

Af ris udførtes for lire 17 313 795, tilvækst lire 1 846 350, af appelsiner, citroner etc. for lire 24 788 486, tilvækst 2 367 372, af friske frugter for lire 15 692 868, tilvækst lire 4 693 797.

I det hele er handelsstatistiken for aaret 1901 ikke ugunstig for Italien.

Produktion og udførsel af fyrstikker i Italien fremviser følgende tal for de to sidste aar (i millioner fyrstikker):

	Antal fabriker.		Produktion.	
	1899/1900.	1900/1901.	1899/1900.	1900/1901.
Træstikker	270	228	34 046	38 100
Voksstikker	12	8	13 199	15 768
	282	236	47 245	53 868

	Konsumtion i landet.		Export.	
	1899/1900.	1900/1901.	1899/1900.	1900/1901.
Træstikker	31 071	33 502	2 975	4 607
Voksstikker	6 589	7 090	6 619	8 692
	37 660	40 592	9 594	13 299

Nedgangen i fabrikernes antal og produktionens samtidige forøgelse viser, at industrien har en tendens til stadig at koncentrere sig i større fabriker. Medens voksfyrstikkerne for en stor del produceres i Norditalien, fabrikeres en stor del af den almindelige sort træstikker i Toscana, i Empoli, hvorfra denne artikel udføres til Tyrkiet, Lilleasien og Nordafrika.

I 3die kvartal 1901 udstedte undervisningsministeriet 2 325 udførselstilladelser for kunstsager, nemlig:

	Moderne kunst.			Gammel kunst.		
	Kolli.	Antal gjenstande.	Værdi, lire.	Kolli.	Antal gjenstande.	Værdi, lire.
Malerkunst .	827	2 906	886 583	248	941	296 327
Skulptur .	2 317	3 984	780 113	167	241	83 775
Diverse . .	3 836	4 762	502 876	1 452	532	225 993
Ialt	6 980	11 652	2 169 572	1 867	1 714	606 095

Den 10de februar 1901 foregik en almindelig folketælling i Italien, der gav et samlet resultat af 32 966 307 indvaanere, eller nu antagelig 33 millioner, hvoraf for Toscana 2 566 741.

Vinproduktionen i Italien var i aaret 1901 betydelig større end i aaret 1900 og naaede 42 600 000 hektoliter mod i aaret 1900 32 200 000 hekt. For Toscanas vedkommende, hvor udbyttet i aaret 1901 var 4 640 000 hekt. mod i aaret 1900 3 670 000 er at bemerke, at den større kvantitet desværre har været til skade for kvaliteten. Iøvrigt har den store overflod paa vin medført et prisfald, som ikke er heldigt for producenterne.

I konsumtionen af konserveret fisk er der i Toscana ingen forandring, og jeg kan herom henholde mig til min forrige rapport.

Stokfisk er her ikke estimeret undtagen i omegnen af Pisa. Af klipfisksorterne foretrækkes de, som er hvide og kjødfulde, hvorimod den norske er for mørk, tør og fibret for den herværende smag. Indførselen af tørret og røget fisk i Livorno i aaret 1901 var ialt kg. 10 893 062 mod i aaret 1900 kg. 9 950 306. Heraf var pressede sardiner og smaa saltede sild (salacchini) kg. 1 403 862 mod i aaret 1900 kg. 1 703 495, klipfisk og stokfisk kg. 7 460 356, i aaret 1900 kg. 6 138 859, røgesild kg. 2 028 844, i aaret 1900 2 087 952.

Tilvæksten i indførselen er betydelig.

Af andre til Livorno i aaret 1901 indførte fiskevarer var fisk i lage: sardeller og ansjos kg. 747 042, andre kg. 48 596, marineret og i olie: sardiner og ansjos kg. 13 097, thunfisk kg. 210 907, anden kg. 2 244. Thunfisk anderledes konserveret kg. 126 448.

Fremmedtrafiken i Italien var i aaret 1901 ikke saa stor som sedvanlig. I Florents har man ialfald merket en noget mindre tilstrømning. Denne omstændighed tilskrives for englændernes vedkommende bekymringerne i anledning af den sydafrikanske krig og for tyskernes den industrielle krise i Tyskland. Desuagtet vil, saavidt endnu kan bedømmes, næste sæson blive bedre, og alt leder til at tro, at vaaren og høsten 1902 vil føre mange turister til Arnoen. Det er en glæde at konstatere, at blandt de reisende, som kommer for at beundre Italiens kunst og natur, er skandinavernes antal i stigende.

Spezia.

(Vicekonsul Lardons beretning).

Som man ventede, og som udtalt i forrige aarsberetning, udviste trafiken i Spezias havn i aaret 1901 en betydelig fremgang.

Der indførtes af vin, spirituosa og drikkevarer liter 6 606 til værdi lire 7 034, vegetabilske og mineralske olier kilogram 1 122 127, lire 223 990, kolonialvarer og tobak kg. 63 350, lire 51 191, kemiske produkter kg. 429 465, lire 56 023, farver og fernisser kg. 13 025, lire 4 474, tøier af uld og lin m. m. kg. 31 522, lire 75 675, trævarer, forarbeidede og uforarbeidede, kg. 4 886 214, lire 409 750, mineralier og metaller, raa og forarbeidede, kg. 14 537 230, lire 3 437 133, maskiner kg. 1 154 321, lire 2 556 530, fosfater, cement, terrakotta etc. kg. 2 712 556, lire 156 563, kul kg. 207 631 000, lire 6 228 630, kornvarer kg. 24 263 831, lire 5 334 704, diverse kg. 25 301, lire 63 751.

Udførselen udgjordes af vin liter 12 400, værdi lire 3 720, olivenolie kg. 95 660, lire 118 618, zinkoxyd kg. 11 200, lire 7 392, almindelige trævarer kg. 270 768, lire 19 952, jernmalm kg. 5 568 000, lire 100 224, bly kg. 23 717 000, lire 1 044 008, marmor, forarbeidet og uforarbeidet, kg. 1 550 000, lire 18 700, bygningssten, forarbeidet og uforarbeidet, kg 27 018 000, lire 122 958, tagsten kg. 525 000, lire 15 750, diverse kg. 13 537, lire 28 550. I disse opgaver figurere ikke Norge og Sverige. I aarets løb er der ikke ankommet trælast fra Østersøen.

Af skibe ankom 1 233 dr. 343 868 tons, hvoraf italienske 1 153 dr. 234 516 t., engelske 53 dr. 78 208 t., græske 13 dr. 16 179 t., norske 7 dr.

8 255 tons, svenske 1 dr. 1 269 tons. Af de ankomne var seilskibe 775 dr. 44 214 tons, hvoraf italienske 772 dr. 43 056 tons, norske 1 dr. 767 tons og tyrkiske 2 dr. 391 tons.

Civitavecchia.

(Vicekonsul Guglielmottis beretning).

Handel og skibsfart i dette vicekonsulatdistrikt foregaar udelukkende over havnen Civitavecchia og viser stadig, om end ikke betydelig, fremgang.

De væsentligste indførselsartikler udgjorde i tons: stenkul 182 182, kokes 4 536, porcelænjord 8 626, appelsiner m. m. 168, gammelt jern 1 899, nyt do. 50, glassand 297, petroleum 318, svovl 863, vin 2 560, fosfat 918, ildfast sten 1 872, do. ler 710, korn 9 623, tobak 350, salt 8 141, levende dyr 1 599, jernmalm 229, pasta 99, havre 8 152, mais 1 439, cement 320, støbejern 17 123, beg 2 100, træsveller 50, granit 258, klipfisk 203, trævarer 100, klorkalcium 82, bønner 60, diverse varer 6 290. Ialt 260 917 tons.

De væsentligste udførselsartikler var i tons: trækul 9 860, cement 10 505, tøndestav 17 418, svovlsyre 429, tomme tønder 139, kul og kokes 380, jern 75, jernrør 616, marmor 350, korn 168, halm og straa 257, alunmineral 4 240, aluminsulfat 90, brændeved 60, telegrafstolper 83, diverse 4 506. Ialt 49 876 tons.

Indførselen foregik omtrent for en fjerdedel under italiensk flag, halvdelen under engelsk og resten med andre fremmede skibe. Af de ankomne skibe var omtrent $^1/_7$ seilskibe. Der ankom 7 norske og svenske dampskibe, intet seilskib. Af udførselen var ca. $^3/_4$ under italiensk flag.

Antallet af ankomne skibe fordeler sig i følgende orden mellem de forskjellige nationer: Italienske, engelske, spanske, tyske, græske, norske, svenske, franske, belgiske, østerrigske og russiske.

Hvad særlig angaar indførselen af vor klipfisk, er det et beklageligt faktum, at denne indførsel her til havnen nu maa ansees som næsten ganske ophørt. Medens nemlig indførselen af klipfisk i aarene forud for 1899 i gjennemsnit var 1 000 tons, gik den i aaret 1899 ned til kun 155 tons, var intet i aaret 1900 og udgjorde i aaret 1901 kun 30 tons. Denne tingenes tilstand vil vedblive, saalænge Genuas havn beholder fordelene ved de specielle tarifer, som er samme tilstaaet af jernbaneselskabet for transport derfra af klipfisk.

Med hensyn til de fremtidige udsigter for handelen med klipfisk, specielt forsaavidt angaar hovedstaden Rom, er det min formening, at denne alene kan naa nogen udvikling, naar man forlader den af mange nærede urigtige opfatning, at man i tilberedning af klipfisk endnu ikke har naaet en tilstrækkelig grad af fuldkommenhed hos andre nationer, specielt forsaavidt angaar Newfoundlandsfisk, der foretrækkes for enhver anden.

Livorno.

(Vicekonsul Trumpys beretning).

Skibsfart (se ogsaa ovenfor pag. 292). Til vicekonsulatets distrikt ankom i aaret 1901 23 norske dampskibe dr. 20 431 tons, 5 norske seilskibe dr.

522 tons og 18 svenske dampskibe dr. 17 069 tons, ialt 46 skibe dr. 38 022 tons eller 11 dr. 6 574 tons mere end i aaret 1900.

Omendskjønt fragterne i det hele taget er meget lave overalt, holder dog alle de regulære rutebaade herfra til England, Kontinentet, Østersøen og til Nordamerika fast paa sine gamle rater, der varierer fra 12 sh. 6 d til 25 sh. pr. ton for marmor og fra 12 sh. 6 d til 30 sh. pr. ton for stykgods, alt efter bestemmelsesstederne.

Med 6 norske dampskibe af den subvenerede norsk-spanske linie blev udført herfra til Kristiania og Bergen 137 744 kg. marmor; fragt £ 206. 12. 4. og 54 165 kg. stykgods, fragt £ 92. 5. 7.

Med 11 svenske dampskibe tilhørende „Svenska Lloyd" udførtes 1 490 493 kg. marmor til svenske havne, fragt £ 2 266. 10. 7 og 115 095 kg. stykgods, fragt £ 231. 7. 0.

Kul- og kokesimporten i aaret 1901 var kg. 365 815 000, mod i aaret 1900 kg. 369 596 086.

Fragterne til Livorno var:

Høiest fra Tyne	8 sh.	6 d,	fra Wales	8 sh.	9 d,	fra Skotland	8 sh.	3 d
Medio - —	6 sh.	10 d,	- —	7 sh.	0 d,	- —	6 sh.	9 d
Lavest - —	5 sh.	3 d,	- —	5 sh.	3 d,	- —	5 sh.	3 d

Import af varer	værdi lire	97 999 419
Export - „	„ „	48 374 128
Told paa importerede varer . . .	„ „	11 558 025
Do. „ exporterede „ . . .	„ „	14 600

Trælast. Af denne vare indførtes:

Ca. 1 000	kubikmeter	planker fra Sverige,	der solgtes til	75—80	lire pr. kbm.
- 500	—	pitch-pine	„	—	-	70—75	„ —
- 1 600	—	bjælker	„	—	-	55—60	„ —
- 8 500	—	bord fra Triest	„	—	-	50	„ —

hvilket var gjennemsnitspriserne for 1ste og 2den kvalitet.

Tjære og beg. Fra Archangel ankom 550 tønder beg og 6 tønder tjære, og et par hundrede tønder tjære blev importeret fra Finland via Hull, medens man begynder at indføre tjære ogsaa fra Polen via Libau og Königsberg, der koster omtrent 30 pct. mindre. Forøvrigt aftager konsumtionen aarlig saavel af tjære som af beg. Den polske tjære inklusive told koster pr. tønde lire 34—36, den finske lire 48—50. Tolden paa tjære og beg er lire 2 pr. 100 kilo i guld, men med toldbodens arbeidsfolk kommer den paa lire 2.80 pr. 100 kilo netto. Ingen tilførsel af disse artikler fra Sverige.

Hesteskosøm. Fra Uddeholms aktiebolag indførtes til Livorno i aaret 1901 kilo 60 550, og varierede priserne fra lire 62 til lire 112 pr. 100 kilo efter de forskjellige numere, frit leveret skibsside uden told.

Massiaux. Fra Sverige indførtes via Hamburg kilo 153 523. Prisen var frcs. 110 pr. 100 kilo.

Sild af norsk produkt. Ingen import og ingen efterspørgsel.

Tran. Det indførte kvantum via Hamburg og Hull kan beregnes at være det samme som i min sidste rapport, og betaltes de forskjellige sorter med lire 90 à 95 pr. 100 kilo netto for hvid vare, lire 88 à 90 pr. do. for gul vare, lire 80 à 85 pr. do. for rød vare og lire 58—64 pr. do. for tran til garverierne.

Som tidligere nævnt, aftager forbruget aarligen af medicintran, da Scott's emulsion stedse mere og mere faar indpas.

Klipfisk. Af Labrador indførtes kg. 1 400 000, der solgtes til lire 44 pr. 100 kg.
- San Giovanni „ „ 900 000, „ — - „ 57 —„—
- norsk vare „ „ 75 000, „ — - „ 65 —„—
- Lavé „ „ 4 500 000 „ — - „ 46 —„—

Af islandsk fisk ingen tilførsel. Den franske kvalitet, saakaldet Lavé, har taget første plads.

Sardiner fra Spanien tønder 24 000. Den opnaaede pris var 10 à 20 lire pr. 1 000 sardiner efter kvaliteten.

Pilchards fra England. Fade 1 832, der solgtes til lire 46—50 pr. fad.

Røget sild fra Yarmouth. Tønder 31 000, der solgtes til lire 29—31 pr. tønde.

Saltet laks fra England. Fade 50, der solgtes til lire 125 pr. fad

Rundfisk. Af denne vare blev importeret 300 000 kilo, der blev solgt til lire 80—105 pr. 100 kilo, mod 100 000 kilo i aaret 1900, da prisen varierede fra lire 105 til 130.

Ifølge toldvæsenets opgaver til konsulatet blev importeret:

Af uren fiskeolie:

I aaret 1901 kilo 121 823, hvoraf fra Østerrige 595, Frankrige 10 988, Tyskland 18 659, Storbritannien 79 967, Portugal 195, Algier 1 221, Nordamerika 10 198.

I aaret 1900 kilo 89 769, hvoraf fra Østerrige 2 504, Frankrige 12 545, Tyskland 9 156, Storbritannien 64 118, Holland 720, Spanien 726.

Af ren fiskeolie:

I aaret 1901 kilo 31 443, hvoraf fra Østerrige 1 090, Tyskland 3 865, Storbritannien 15 754, Nordamerika 6 708, Holland 481, Belgien 3 545.

I aaret 1900 kilo 68 511, hvoraf fra Tyskland 13 666, Storbritannien 38 533, Holland 7 295, Norge 9 017.

Indførsel af rundfisk til Livorno, dels direkte fra Norge, dels via Hull, Hamburg og Genua:

	Kilogram.	pr.	Pris 100 kg.		Kilogram.	pr.	Pris 100 kg.
1891 . . .	70 000	lire	75— 90	1896 . . .	200 000	lire	75— 95
1892 . . .	410 000	„	61— 72	1897 . . .	130 000	„	45— 75
1893 . . .	324 000	„	56— 57	1898 . . .	100 000	„	50— 80
1894 . . .	250 000	„	68—100	1899 . . .	100 000	„	65—115
1895 . . .	100 000	„	65— 80	1900 . . .	100 000	„	105—130

Indførsel af klipfisk direkte fra Norge:

	Kilogram.	pr.	Pris 100 kg.		Kilogram.	pr.	Pris 100 kg.
1891 . . .	175 000	lire	65—72	1896 . . .	—	lire	—
1892 . . .	230 000	„	63—50	1897 . . .	100 000	„	45
1893 . . .	399 000	„	60	1898 . . .	250 000	„	48—52
1894 . . .	756 000	„	68—54	1899 . . .	100 000	„	70
1895 . . .	197 000	„	75—60	1900 . . .	50 000	„	75

Til Livornos havn ankom i aaret 1901 4 814 skibe dr. 1 910 432 tons mod i aaret 1900 4747 dr. 1 839 954 tons.

Af de i aaret 1901 ankomne var dampskibe 1 783 dr. 1 733 898 tons. Heraf var engelske 337 dr. 451 315 tons, italienske 1 067 dr. 947 156 tons, østerrigske 9 dr. 13 988 tons, hollandske 43 dr. 34 820 tons, franske 161 dr. 103 674 tons, tyske 54 dr. 57 863 tons, græske 21 dr. 26 669 tons, norske 23 dr. 20 431 tons, svenske 18 dr. 17 069 tons, andre 50 dr. 59 913 tons, danske ingen.

Af seilskibe ankom i aaret 1901 3 031 dr. 177 534 tons, hvoraf engelske 10 dr. 1 167 tons, italienske 3 003 dr. 171 772 tons, østerrigske 4 dr. 933 tons, franske 2 dr. 795 tons, græske 7 dr. 2 345 tons, norske 5 dr. 522 tons.

Sundhedstilstanden har det hele aar været tilfredsstillende. Kursen for sigtveksler var gjennemsnitlig i aaret 1901:

	Paris.	London.	Hamburg.
Januar . .	lire 105—60	lire 26—48	lire 129—90
Februar. .	„ 106—60	„ 26—67	„ 130—35
Marts . .	„ 105—55	„ 26—62	„ 130—10
April . .	„ 105—50	„ 26—57	„ 130—15
Mai . . .	„ 105—50	„ 26—55	„ 130—00
Juni . . .	„ 105—50	„ 26—57	„ 129—90
Juli . . .	„ 104—40	„ 26—34	„ 129—15
August . .	„ 104—60	„ 26—34	„ 129—00
September .	„ 104—15	„ 26—25	„ 128—45
Oktober .	„ 103—15	„ 26—01	„ 127—05
November .	„ 102—85	„ 25—81	„ 126—50
December .	„ 102—25	„ 25—72	„ 125—00

Vicekonsulatets kontor er i Scali Finochietti nr. 3. Aabent fra kl. 10—12 form. og 2—5 eftm.

Bremen.

Aarsberetning for 1901 fra konsul Herm. S. Gerdes, dateret 12te april 1902.

Den norske skibsfart i aaret 1901.

	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	3 262	8	4 573	16	7 835	28	11 881	-	-	28	11 881
Seilskibe	5	988	16	6 064	21	7 052	-	-	8	510	8	510
Sum	13	4 250	24	10 637	37	14 887	28	11 881	8	510	36	12 391
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	18	7 404	30	29 241	48	36 646	1	244	4	2 596	5	2 840
Seilskibe	11	897	7	7 149	18	8 046	2	351	13	2 506	15	2 857
Sum	29	8 301	37	36 390	66	44 692	3	595	17	5 102	20	5 697
Totalsum af ladede fartøier	42	12 552	61	47 027	103	59 579	31	12 476	25	5 612	56	18 038
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe . . .	3	1 528	17	6 924	20	8 452	3	855	5	3 551	8	4 406
Seilskibe . . .	-	-	3	167	3	167	4	1 709	13	5 904	17	7 613
Sum	3	1 528	20	7 091	23	8 619	7	2 564	18	9 455	25	12 019
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	2	2 404	2	2 404	4	3 293	41	32 916	45	36 209
Seilskibe	-	-	9	5 312	9	5 312	1	67	9	9 528	10	9 595
Sum	-	-	11	7 716	11	7 716	5	3 360	50	42 444	55	45 804
Totalsum af ballastede fartøier	3	1 528	31	14 807	34	16 335	12	5 924	68	51 899	80	57 823

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 1 160 740,00, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 132 667.00.

For ordre, reparation eller lignende ankom ingen norske fartøier.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 183 dr. 62 437 tons, til hovedstationen 94 dr. 23 623 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 1 142.17, ved vicekonsulsstationerne kr. 2 680.51; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 1 340.25. Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 1 224.05, ved vicekonsulsstationerne

kr. 2 081.43; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 1 040.71. Ialt tilfaldt konsulskassen kr. 4 747.18.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 748.67, i svenske sager kr. 74.35; ved vicekonsulsstationerne i norske sager kr. 15.11.

Under den krise, som Tyskland paa grund af den store overproduktion gjennemgik i aaret 1901, blev Bremen paa grund af sit bekjendte sunde handelsprincip bevaret fra større rystelser. Skibsbyggeriet paa Weserverfterne var i aaret 1901 som i aaret 1900 ganske livligt. Den ved begyndelsen af aaret indtraadte nedgang i jernpriserne af ca. 30 pct. og de dengang endnu gode fragter foranledigede rederierne til betydelige bestillinger. Der afleveredes fra de nævnte verfter i aarets løb 40 koffardiskibe af forskjellig slags til en samlet drægtighed af 49 992 tons og desuden 2 krydsere til den keiserlige marine. Ved aarets udgang var der under bygning 19 fartøier dr. 73 250 tons. Paa et af verfterne bygges for tiden et femmastet seilskib paa 5 200 reg.-tons. Fragtmarkedet var i det forløbne aar mindre tilfredsstillende for dampskibsrederierne, specielt hvad farten paa Nordamerika angaar, medens resultatet for seilskibsrederne var adskillig bedre. Passagerfarten mellem Bremen og Nordamerika var livlig. Øvelserne med skoleskibe udvides stadig.

I Geestemünde nedsattes havneafgifterne fra 6 til 4 pf. pr. kbm.

Vore vigtigste dampskibsrederier uddeler for aaret 1900 følgende dividender:

Norddeutscher Lloyd	6	pct.	mod	$8^1/_2$	pct.	i aaret 1900
Hansa	8	„	„	14	„	—„—
Neptun	7	„	„	12	„	—„—
Argo	3	„	„	8	„	—„—

De forenede rigers vareomsætning med Bremen har i aaret 1901 tiltaget en smule. Den samlede indførsel fra og udførsel til Norge og Sverige beløb sig:

	i aaret	1901	til	mk.	21 599 159	=	kr.	19 199 252
mod	- „	1900	-	„	21 588 951	=	„	19 190 179
„	- „	1899	-	„	19 166 041	=	„	17 036 480
„	- „	1898	-	„	17 381 169	=	„	15 449 928
„	- „	1897	-	„	15 415 512	=	„	13 702 677

Indførselen fra Norge beløb sig i aaret til 196 859 dobbeltcentner til en værdi af mk. 657 489; heraf fisk, tørret, mk. 4 703; havre mk. 115 460; sten mk. 6 290; drogerier etc. mk. 19 260; trælast mk. 321 879; træmasse mk. 48 248; tjære mk. 76 856.

Udførselen til Norge udgjorde 216 555 dobbeltcentner til en værdi af mk. 5 796 393, nemlig næringsmidler mk. 4 224 748, bygnings- og brændematerialier mk. 38 922, raastoffe og halvfabrikater mk. 822 720, industriprodukter mk. 710 003.

Antallet af de paa Weseren ankomne norske skibe, som blev indklarerede i Bremen, beløb sig til:

I aaret	1901 . . .	87	skibe dr.	48 587	reg.-tons	
mod - „	1900 . . .	89	„ „	53 979	—	
„ - „	1899 . . .	102	„ „	45 529	—	
„ - „	1898 . . .	131	„ „	59 043	—	
„ - „	1897 . . .	110	„ „	44 463	—	

Af ovennævnte skibe ankom i aaret 1901 78 ladede og 9 i ballast.

Fra Norge ankom i det hele paa Weseren 33 norske, 1 svensk, 2 bremenske, 4 andre tyske og 2 danske skibe, tilsammen:

I aaret	1901 . . .	42	skibe dr.	15 306	reg.-tons	
mod - „	1900 . . .	59	„ „	16 737	—	
„ - „	1899 . . .	89	„ „	24 374	—	
„ - „	1898 . . .	107	„ „	27 594	—	
„ - „	1897 . . .	95	„ „	19 391	—	

Fra Weseren afgik i aaret 1901 til Norge 40 norske, 1 svensk, 24 bremenske, 4 andre tyske, 1 hollandsk og 1 fransk skib, tilsammen:

I aaret	1901 . . .	71	skibe dr.	33 648	reg.-tons	
mod - „	1900 . . .	74	„ „	25 731	—	
„ - „	1899 . . .	106	„ „	33 160	—	
„ - „	1898 . . .	101	„ „	32 207	—	

Til Brake og Nordenham ankom i aaret 1901 følgende norske skibe:

10	skibe dr.	3 995	tons	med ladning	fra	Norge	
5	— „	4 487	„	„ —	„	fremmede havne	
2	— „	695	„	i ballast	„	— —	og afgik
derfra 1	— „	244	„	med ladning	til	Norge	
1	— „	249	„	„ —	„	Sverige	
1	— „	1 178	„	i ballast	„	Norge	
14	— „	7 507	„	—	„	fremmede havne.	

Til Leer ankom i aaret 1901 følgende norske skibe:

2	skibe dr.	723	tons	med ladning	fra	Norge	
1	— „	1 580	„	„ —	„	fremmede havne.	

og afgik derfra:

2	skibe dr.	2 008	tons	i ballast	til fremmede havne
1	— „	296	„	med ladning	til Norge.

Til Emden ankom i aaret 1901 følgende norske skibe:

12	skibe dr.	2 138	tons	med ladning	fra	Norge	
1	— „	765	„	„ —	„	Sverige	
6	— „	5 236	„	„ —	„	fremmede havne	
1	— „	77	„	i ballast	„	— —	

og afgik derfra:

1	skib dr.	55	tons	med ladning	til	Norge
3	— „	213	„	„ —	„	Sverige
7	— „	2 043	„	„ —	„	fremmede havne

1 skib dr.	67	„	i ballast	til Norge	
8 —	„ 5 829	„	—	„ fremmede havne	

Antallet af de paa Weseren ankomne svenske skibe udgjorde:

I aaret	1901	115	skibe	med en lasteevne af	24 481	reg.-tons
mod - —	1900	123	—	—	—	„ 26 448	—
„ - —	1899	111	—	—	—	„ 21 991	—
„ - —	1898	113	—	—	—	„ 23 329	—

Bremens samlede handelsomsætning i aaret 1901 fremgaar af følgende opgaver:

Indførselen udgjorde i aaret	1901 . .	mk.	1 066 980 952
Udførselen — i —	1901 . .	„	1 004 748 249
	Tilsammen	mk.	2 071 729 201
mod et totalbeløb i aaret	1900	„	2 152 481 050
—„—	1899	„	1 789 095 879
—„—	1898	„	1 818 608 666

Antallet af ankomne skibe fra alle verdensdele udgjorde:

I aaret	1901	4 024	skibe dr.	2 717 633	reg.-tons
mod - —	1900	3 843	—	„ 2 494 059	—
„ - —	1899	4 128	—	„ 2 406 748	—
„ - —	1898	4 642	—	„ 2 464 800	—

Udvandringen over Bremen beløb sig i aaret 1901 til 110 606 personer mod i aaret 1900 95 961 personer, i aaret 1899 80 787 personer, i 1898 60 486 personer, i 1897 46 798 personer.

Over Wesers handelsflaade vil opgave først foreligge i sommerens løb. Den bestod i aaret 1900 af 825 skibe dr. 670 011 reg.-tons, i 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.

Havfisket blev ogsaa i aaret 1901 fra Weseren drevet lønnende og beskjæftigede 93 dampskibe.

Fiskeauktions-virksomheden gaar fremdeles fremad, og der solgtes i det forløbne aar paa denne maade for mk. 7 190 007 mod for mk. 6 670 119 i aaret 1900.

Sildefisket fra Geestemünde og Bremen—Vegesack var gunstigt, og de opnaaede priser tilfredsstillende.

Ingen import af is fandt sted i aaret 1901 trods de af jernbaneselskabet for denne vare nedsatte fragtsatser.

Rutedampskibene paa Kristiania og Sverige underholdt ogsaa i aaret 1901 farten mellem Bremen og disse steder.

Ingen nordmand eller svenske er etableret inden konsulatdistriktet eller deltager i nogen forretning sammesteds.

Til konsulatet ankom i aaret 1901 297 og afgik 375 skrivelser.

De til norske og svenske sjøfolk og andre personer ankomne og til det herværende konsulat adresserede telegrammer, breve etc. beløb sig til 1 219 stk.

Fra norske skibe blev 52 personer afmønstret og 35 personer paamønstret. Fra svenske skibe blev 18 personer afmønstret og 15 personer paamønstret.

Det samlede beløb af konsulatgebyrer for norske og svenske skibe i aaret 1901 fordeler sig som følger:

	Af svenske skibe.	Af norske skibe.	Tilsammen.
I Bremen	mk. 1 377.06	mk. 1 284.94	mk. 2 662.00
Dertil $^1/_2$ gebyr af vicekonsulaterne . . .	„ 1 170.80$^1/_2$	„ 1 507.79	„ 2 678.59$^1/_2$
	mk. 2 547.86$^1/_2$	mk. 2 792.73	mk. 5 340.59$^1/_2$

Ved vicekonsulaterne:

Bremerhaven $^1/_2$ gebyr	mk.	188.43	mk.	540.20	mk.	728.63
Geestemünde $^1/_2$ gebyr .	„	158.90$^1/_2$	„	380.22	„	539.12$^1/_2$
Brake og Nordenham $^1/_2$ gebyr	„	154.16$^1/_2$	„	240.45	„	394.61$^1/_2$
Emden $^1/_2$ gebyr . . .	„	617.40	„	292.86$^1/_2$	„	910.26$^1/_2$
Leer —„— . . .	„	51.90$^1/_2$	„	54.05$^1/_2$	„	105.96
	mk.	3 718.67	mk.	4 300.52	mk.	8 019.19

Af ovennævnte i Bremen oppebaarne gebyrer blev den halve andel afgivet til herværende vicekonsul med mk. 1 331.00.

Instruktioner
til observations- og karantænepladse i Sortehavet,

udfærdiget 5te januar 1902; ifølge et af konsulatet i Odessa udarbeidet uddrag.

Fartøier, som kommer fra udenrigsk fart, deles i 2 klasser, nemlig saadanne, som kommer fra pladse, der er fri for pest, kolera og gul feber, og saadanne, som ankommer, har taget passagerer og gods fra eller har anløbet pladse, der er erklæret smittede af ovennævnte sygdomme.

1. Fartøier tilhørende første klasse erholder fri praktika, naar føreren er blevet forhørt og fartøiet undersøgt, og ingen mistanke forefindes i sanitær henseende.

Saadanne fartøier erholder praktika i alle havne, hvor der findes læger, ansatte for sanitær inspektion.

Føreren har at udfylde de ham ombord forelagte blanketter angaaende reisen og helbredstilstanden ombord, og verificeres disse meddelelser ved fartøiets journal og andre dokumenter, hvorefter karantænelægen undersøger besætningen. Fartøi, som har læge ombord, undersøges ikke. Passagerer undersøges blot ifald de kommer fra mistænkte pladse eller selv erklærer sig at være syge.

2. Fartøier kommende fra pladse, smittede af pest eller kolera, maa gaa til en af første klasses karantæne- og observationshavne, der bestemmes af en

særskilt kommission, og blot regulære passagerdampere med læge og dampdesinfektionsapparat ombord undtages. Fartøier kommende fra smittede havne deles i 3 klasser, nemlig sikre, tvilsomme og med smitte ombord, og de sanitære forholdsregler, som ansees nødvendige, tages uanseet sundhedspassets indhold.

Ved sikre fartøier forstaaes saadanne, som skjønt kommende fra et smittet sted ikke har havt noget tilfælde af sygdom eller død før afgangen, under reisen eller ved ankomsten.

Ved et tvilsomt fartøi forstaaes et, som har havt tilfælde af kolera eller pest ombord ved afreisen eller underveis, men ikke noget nyt tilfælde af kolera i de sidste 7 dage eller af pest i de sidste 12 dage.

Smittede fartøier er saadanne, som har folk syge af kolera eller pest ombord, eller som har havt nye tilfælde af kolera i de sidste 7 dage eller pest i de sidste 12 dage.

Følgende forholdsregler anvendes overfor sikre fartøier:

Lægeundersøgelse af besætning og passagerer og desinfektion af deres klæder, udpumpning af vandtankerne og fyldning af disse med friskt vand. Om der ombord findes gods, som det er forbudt at indføre fra smittede pladse, kan dette paa karantænelægens anordning blive desinficeret. Besætning og passagerer observeres i 5 dage, at regne fra afgangen fra en plads, smittet af kolera, og i 10 dage fra afgangen fra en plads, smittet af pest.

Følgende extra-forholdsregler anvendes for tvilsomme fartøier, foruden de ovennævnte: desinfektion overalt i fartøiet, hvor de syge personer pleiede at opholde sig, samt af fartøiets møbler og andre bekvemmeligheder. Besætning og passagerer observeres i 5 dage fra ankomsten i koleratilfælde og i 10 dage i pesttilfælde.

For smittede fartøier tages yderligere følgende extra-forholdsregler: De syge personer landsættes straks og overføres til særskilte sygehuse. Besætning og passagerer observeres af læge fjernet fra de syge i 5 dage for kolera og i 10 dage for pest, fra ankomsten til karantænestationen at regne.

Fremmede dampere kan losse varer uden fri praktika i karantæne og maa i saadant øiemed ankre paa reden i afstand fra kysten og andre fartøier. De maa ikke have nogen berøring med land, og besætningen kan blot for navigering gaa iland gjennem karantænepladsen. Tankerne maa pumpes læns og fyldes med friskt vand. Passagerer kan landsættes fra saadanne fartøier med iagttagelse af samme forholdsregler og observation, som ovenfor opgivet.

I Batum kan tankbaade indpumpe sin petroleumsladning i karantæne, og karantæne-embedsmændene maa paase, at ingen berøring med land finder sted, samt at ingen rotter kan komme iland paa trosserne.

Lægebesigtigelse gjøres ombord, og kun naar særskilt methode for undersøgelse behøves, eller i tvilsomme tilfælde, tages passagerer iland.

Desinfektion finder sted under karantænelægens kontrol efter regler, som er udarbeidet af en særlig kommission med H. k. h. prinsen af Oldenburg som ordfører.

Fartøiers placering. Ankomne dampskibe placeres, inden besigtigelse har fundet sted, ifølge forskrift af 26de april 1893. Dampskibe, som ikke giver anledning til tvil angaaende deres sanitære tilstand, eller som allerede har erholdt fri praktika i en anden russisk havn, kan undersøges ved kaien.

Indhold. **Bremen** s. 331. — **Genua** s. 289. — **Instruktioner til observations- og karantænepladse i Sortehavet** s. 335.

Johannes Bjørnstads bogtrykkeri.

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler m. m.
indkomne i aaret 1902.

Udgivet ved
No. 8. departementet for det indre, afdelingen for udenrigske sager, handel og sjøfart. **1902.**

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

New York.

Aarsberetning for aaret 1901 fra konsul Chr. Ravn, dateret 19de mai 1902.

Den norske skibsfart i aaret 1901.

	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	-	-	298	284 715	298	284 715	-	-	188	157 183	188	157 183
Seilskibe	-	-	8	5 068	8	5 068	-	-	20	19 508	20	19 508
Sum	-	-	306	289 783	306	289 783	-	-	208	176 691	208	176 691
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	1004	780 307	1004	780 307	5	6 020	770	701 836	775	707 856
Seilskibe	-	-	9	6 615	9	6 615	2	920	264	227 338	266	228 258
Sum	-	-	1013	786 922	1013	786 922	7	6 940	1034	929 174	1041	936 114
Totalsum af ladede fartøier	-	-	1319	1076705	1319	1076705	7	6 940	1242	1105865	1249	1112805
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	17	17 102	17	17 102	-	-	124	144 781	124	144 781
Seilskibe	1	1 394	8	10 028	9	11 422	-	-	-	-	-	-
Sum	1	1 394	25	27 130	26	28 524	-	-	124	144 781	124	144 781
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	1	1 246	252	338 611	253	339 857	1	507	479	415 720	480	416 227
Seilskibe	8	8 891	242	208 849	250	217 740	-	-	1	1 132	1	1 132
Sum	9	10 137	494	547 460	503	557 597	1	507	480	416 852	481	417 359
Totalsum af ballastede fartøier	10	11 531	519	574 590	529	586 121	1	507	604	561 633	605	562 140

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 597 654.00, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 9 251 532, desuden optjent af norske dampskibe i timecharter kr. 15 697 818.

For ordre, reparation eller lignende anløb 24 norske fartøier dr. 24 276 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 62 dr. 61 198 tons, til hovedstationen 3 dr. 6 420 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 16 340.94, ved vicekonsulsstationerne kr. 67 379.09; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 50 030.49. Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 407.61, ved vicekonsulsstationerne kr. 2 545.24; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 1 680.25. Ialt tilfaldt konsulskassen kr. 51 710.74.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 3 501.02, i svenske sager kr. 2 943.75. Heraf tilfaldt konsulskassen kr. 5 155.80.

Sammenlignet med det næstforegaaende aar stillede Norges skibsfart paa distriktet sig som følger:

	1901.			1900.		
Seilskibe.			Bruttofragt.			Bruttofragt.
	Ant.	Tons.	Kroner.	Ant.	Tons.	Kroner.
Ankomne med ladning . .	17	11 683	207 684	39	29 826	379 188
Do. i ballast .	259	229 162	—	338	296 752	—
Tilsammen	276	240 845		377	326 578	
Afgaaede med ladning . .	286	247 766	7 833 672	381	333 305	11 016 720
Do. i ballast .	1	1 132		1	753	
Tilsammen	287	248 898		382	334 058	
Dampskibe med fragt pr. reise.						
Ankomne med ladning . .	6	10 583	389 970	9	11 524	350 514
Do. i ballast .	1	1 979		11	15 832	
Overl. fra aaret 1900 . .	1	1 040		—	—	—
Tilsammen	8	13 602		20	27 356	
Afgaaede med ladning . .	2	3 019	95 040	17	23 923	776 754
Do. i ballast .	6	10 583		3	3 433	
Tilsammen	8	13 602		20	27 356	

I „time-charter.“ 1901.

	D/s.	Antal gange.	Tons.	Fragt. Kroner.
Ankomne	153	1 565	1 409 419	15 697 818
Afgaaede		1 559	1 412 445	—

„time-charter.“ 1900.

	D/s.	Antal gange.	Tons.	Fragt. Kroner.
Ankomne	152	1 536	1 416 141	15 635 880
Afgaaede		1 530	1 407 770	—

Af de ovenanførte „time-charter“-fragter optjentes i fart paa

	1901 Kroner.	mod i 1900. Kroner.
New York	3 500 064	4 282 596
Beaufort	33 876	—
Baltimore	1 794 402	1 336 302
Boston	781 110	1 093 230
Brunswick	—	6 264
Charleston	159 552	94 194
Galveston	351 324	177 642
Mobile	2 444 508	2 009 376
New Orleans	1 771 146	1 652 850
Norfolk	765 126	600 696
Pensacola	992 754	1 465 938
Philadelphia	2 722 680	2 496 744
Portland	118 260	50 238
Savannah	236 664	146 196
Wilmington	26 352	223 614
	15 697 818	15 635 880

Oversigt over den norske skibsfart paa distriktets havne:

Dampskibe.	1901. Antal dampskibe ankomne.	Antal gange afgaaede til: Vestindien	Central-Amerika.	Kanada.	Europa.	Andre havne i de For. St.	Andre.	Samlet antal gange afgaaede.	1900. Antal dampskibe ankomne.	Samlet antal gange afgaaede.
New York	80	182	19	22	9	77	3	312	84	343
Baltimore	57	100	30	2	14	32	4	182	41	101
Beaufort	4	—	—	—	2	2	—	4	4	4
Boston	26	6	—	68	—	16	—	90	28	156
Brunswick	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
Charleston	5	5	—	—	2	4	—	11	6	7
Darien	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1

Dampskibe.

	1901. Antal dampskibe ankomne.	Antal gange afgaaede til: Vestindien	Central-Amerika	Kanada.	Europa.	Andre havne i de For. St.	Andre	Samlet antal gange afgaaede.	1900. Antal dampskibe ankomne.	Samlet antal gange afgaaede.
Galveston	13	6	9	—	8	1	—	24	10	24
Mobile	40	78	253	1	6	5	1	344	37	288
New Orleans	37	6	253	—	6	6	—	271	30	283
Norfolk	39	43	14	2	6	—	1	66	29	61
Pensacola	19	2	4	—	25	2	—	33	16	40
Philadelphia	56	129	7	15	32	15	—	198	64	219
Portland	4	—	—	16	—	—	—	16	3	5
Savannah	8	6	—	—	7	1	—	14	9	10
Wilmington	2	1	—	—	—	1	—	2	6	8
	390	564	589	126	117	162	9	1 567	—	—
mod i aaret 1900	369	542	517	174	129	180	9	—	369	1 551

Af ovenanførte 126 reiser paa Kanada gjordes 81 efter kul fra Louisburg, Cape Breton, mod 125 i aaret 1900.

Seilskibe i aaret 1901.

Til	Ankommet i ballast.	Med ladning.	Tilsammen.
New York	9	8	17
Boston	—	2	2
Brunswick	36	—	36
Darien	38	—	38
Mobile	51	2	53
New Orleans	—	1	1
Pensacola	45	—	45
Philadelphia	2	—	2
Portland	1	—	1
Savannah	66	1	67
Wilmington	11	3	14
	259	17	276
mod i aaret 1900	338	39	377

Afgik

Fra	Europa.	Syd-Amerika.	Andre havne.	Tilsammen.	Lastens indhold.
New York	16	—	—	16	petroleum.
Do.	—	3	1	4	stykgods.
Apalachicola	—	1	—	1	pitch-pine-tømmer.

Fra	Afgik til Europa.	Syd-Amerika.	Andre havne.	Tilsammen.	Lastens indhold.
Boston	—	1	—	1	tømmer.
Do.	—	—	1	1	ballast.
Brunswick	37	—	—	37	tømmer og „Naval Stores“.
Darien	46	—	—	46	tømmer.
Mobile	28	25	1	54	tømmer og „Naval Stores.
New Orleans	1	—	—	1	tøndestav.
Pensacola	22	21	—	43	pitchpine-tømmer.
Philadelphia	2	—	—	2	petroleum.
Savannah	63	4	—	67	„Naval Stores“.
Wilmington	14	4	—	14	—„—
	229	55	3	287	
mod i aaret 1900	305	53	24	382	

Oversigt over de forskjellige nationers skibsfart paa New Yorks konsulatdistrikt i aaret 1901 (amerikanske fartøier i kystfarten ikke indbefattet):

Nationalitet.	New York. Antal.	Deraf dampskibe.	Apalachicola *). Antal.	Carabelle *) Antal.	Baltimore. Antal.	Deraf dampskibe.
Amerikansk	907	395	—	2	116	17
Britisk	2 160	1 607	3	7	473	457
Belgisk	34	34	—	—	2	2
Cubansk	61	61	—	—	—	—
Dansk	82	75	—	1	5	5
Fransk	100	100	—	—	—	—
Hollandsk	128	122	—	—	12	12
Italiensk	107	78	1	—	12	5
Norsk	343	326	1	22	147	147
Portugisisk	16	16	—	—	—	—
Spansk	40	39	—	—	21	21
Svensk	3	3	—	1	1	1
Tysk	515	475	—	—	69	68
Østerrigsk	22	22	1	—	7	7
Andre	5	4	—	5	—	—
	4 523	3 357	6	38	865	742
mod i aaret 1900	4 343	3 225	45		902	779

Nationalitet.	Beaufort. Antal.	Deraf dampskibe.	Boston. Antal.	Deraf dampskibe.	Brunswick. Antal.	Deraf dampskibe.
Amerikansk	—	—	220	134	43	—
Britisk	20	20	1 446	788	39	29

*) Ingen dampskibe.

Nationalitet.	Beaufort. Antal.	Deraf dampskibe.	Boston. Antal.	Deraf dampskibe.	Brunswick. Antal.	Deraf dampskibe.
Dansk	—	—	16	16	1	1
Fransk	—	—	4	4	—	—
Hollandsk	—	—	11	11	1	1
Italiensk	—	—	4	4	5	—
Norsk	4	4	92	90	36	—
Spansk	—	—	3	3	28	1
Svensk	—	—	—	—	9	—
Tysk	—	—	22	22	2	1
Andre	1	1	95	95	14	—
	25	25	1 913	1 167	178	33
mod i aaret 1900	19	19	1 824	1 265	175	16

Nationalitet.	Charleston. Antal.	Deraf dampskibe.	Darien. Antal.	Deraf dampskibe.	Galveston. Antal.	Deraf dampskibe.
Amerikansk	—	—	37	—	8	—
Britisk	39	36	8	2	201	201
Dansk	6	6	—	—	3	3
Hollandsk	3	3	4	1	3	3
Italiensk	2	2	2	—	1	1
Norsk	11	11	38	—	31	31
Russisk	—	—	18	—	—	—
Spansk	3	3	3	3	27	27
Svensk	—	—	2	—	—	—
Tysk	2	1	—	—	17	17
Andre	6	5	—	—	4	4
	72	67	112	6	295	287
mod i aaret 1900	89	79	181	18	292	237

Nationalitet.	Key West. Antal.	Deraf dampskibe.	Mobile. Antal.	Deraf dampskibe.	Norfolk. Antal.	Deraf dampskibe.
Amerikansk	—	—	74	17	43	8
Britisk	107	43	152	70	603	598
Dansk	1	1	7	7	10	10
Fransk	1	1	4	1	2	2
Hollandsk	8	—	4	4	10	10
Italiensk	—	—	30	3	38	32
Norsk	2	2	401	348	71	71
Russisk	—	—	28	2	5	5
Spansk	2	2	7	7	54	54

Nationalitet.	Key West. Antal.	Deraf dampskibe.	Mobile. Antal.	Deraf dampskibe.	Norfolk. Antal.	Deraf dampskibe.
Svensk . . .	—	—	1	1	1	1
Tysk . . .	1	—	17	13	34	34
Østerrigsk . . .	1	1	—	—	3	3
Andre	3	1	4	—	2	2
	126	51	729	473	876	830
mod i aaret 1900	162	50	833	509	815	788

Nationalitet.	New Orleans. Antal.	Deraf dampskibe.	Pensacola. Antal.	Deraf dampskibe.	Philadelphia. Antal.	Deraf dampskibe.
Amerikansk . .	495	432	37	4	159	38
Britisk	616	615	95	67	510	477
Belgisk	—	—	—	—	65	65
Dansk	33	33	1	—	31	31
Fransk	6	6	4	3	7	1
Hollandsk . . .	5	5	6	6	18	18
Italiensk . . .	28	27	66	2	27	9
Norsk	272	271	77	32	203	201
Spansk	83	79	34	34	16	15
Svensk	23	23	5	1	1	1
Russisk	—	—	16	—	21	21
Tysk	52	46	15	12	87	73
Østerrigsk . . .	14	14	2	1	11	11
Andre	17	16	8	—	1	1
	1 644	1 567	366	162	1 157	962
mod i aaret 1900	1 530	1 420	439	197	1 152	997

Nationalitet.	Portland. Antal.	Deraf dampskibe.	Savannah. Antal.	Deraf dampskibe.	Wilmington. Antal.	Deraf dampskibe.
Amerikansk . .	59	8	735	436	234	113
Britisk . . .	282	166	107	97	32	25
Belgisk . . .	—	—	13	13	—	—
Dansk	7	7	5	5	1	1
Italiensk . . .	4	4	37	5	—	—
Norsk	17	16	88	13	16	2
Spansk . . .	—	—	8	7	1	1
Svensk . . .	—	—	10	1	5	—
Tysk	7	7	21	10	3	3
Andre	—	—	15	8	1	—
	376	208	1 039	595	293	145
mod i aaret 1900	265	136	758	564	201	94

Nationalitet.	Biloxi. Antal.	Deraf dampskibe.	Newport News. Antal.	Deraf dampskibe.
Amerikansk . .	—	—	3	3
Britisk	31	17	210	208
Dansk	1	1	—	—
Italiensk . . .	7	—	—	—
Norsk	58	8	7	7
Russisk . . .	8	—	—	—
Svensk . . .	1	—	—	—
Tysk	4	1	21	21
Andre	7	3	11	11
	117	30	252	250

Desuden anløb 355 fremmede fartøier Newport News for at kulle.

Fragtmarkedet har været yderst flaut og nedtrykt i det forløbne aar, og raterne, som allerede i januar stod temmelig lavt, har desuagtet været stadig nedadgaaende; markedsberetningerne har stedse meldt overflod af fragtrum med dampskibslinjerne og af fragtsøgende „trampsteamers". Ved høstens indtræden eller i slutningen af august, da den begyndende kornexport ellers vanligvis bevirker forhøiede fragtsatser, faldt i det forløbne aar de allerede elendige kornfragter 9 d pr. quarter paa grund af beretningen om en feilslagen maishøst og demoraliserede markedet aldeles. Tiltrods for at Liverpoollinjerne paa denne tid udbød fragtrum til den tabbringende rate af $^3/_4$ d pr. bushel, eller altsaa 6 d pr. quarter, maatte flere af deres store dampskibe i længere tid ofte afgaa meget mindre end fuldlastede, og flere fragtsøgende, britiske dampskibe rapporteredes som følge af denne markedets tilstand at skulle oplægge og hjemsende mandskaberne. Ved aarets udgang noteredes 1 sh. 6 d pr. quarter for fuld kornlast til „picked port U. K. Cont" mod 3 sh. $4^1/_2$ d i december 1900. Man beregner her, at 2 sh. pr. quarter netop dækker udgifterne for et tidsmæssigt dampskib til havn som nævnt, og de slette resultater for rederibedriften vil nogenlunde kunne sluttes af, at denne rate ikke alene sjelden oversteges i hele aarets løb, men at den i de 4 sidste maaneder endog blev betydeligt underskredet.

Som følge af disse mislige forhold er efter længere underhandlinger alle dampskibslinjer, der underholder ruter paa havnene mellem Newport News og Boston til Liverpool og London komne overens om at fastholde som minimumsrater til disse to havne for kornvarer 1 sh. $^1/_2$ d pr. bushel, mel 7 sh. 6 d pr. ton, provision 10 sh. pr. ton og oljekager 7 sh. pr. ton. Disse fragtsatser traadte i kraft den 1ste februar indeværende aar, men man synes ikke at vente, at overenskomsten skal blive af lang varighed, idetmindste ikke for kornvarers vedkommende.

„Time-charter"fragterne, som nærmest interesserer vore dampskibsredere, hvis fartøier paa distriktet har været næsten udelukkende engagerede under „time-charter", faldt fra 4 sh. 9 d à 5 sh. pr. ton D. W. i januar til 3 sh. à 3 sh. 6 d ved aarets slutning. Det overveiende antal af vore dampskibe var dog heldigvis for den største del af aaret under befragtning, indgaaet under de tidligere gunstigere konjunkturer, saa at følgerne af fragternes nedgang

faldt hovedsagelig paa de herværende befragtere, som derfor led betydeligt tab paa vore dampskibe i aaret 1901.

Seilskibene led under konkurrencen med dampskibene, som i mangel af anden beskjæftigelse indtog store petroleumsladninger til Orienten og Australien. Flere betydelige petroleumsladninger afsendtes nemlig for første gang i aaret 1901 til Australien, idet udskiberne af denne vare, som tidligere sendtes hovedsagelig som stykgodslast, fandt at maatte holde større oplag dersteds for at modarbeide den ostindiske petroleums indpas i markedet.

Vicekonsulen i Savannah beretter, at udsigterne for seilskibstrafiken paa nævnte havn er mindre god som følge af, at „Antwerp Naval Stores Co." nu har to cisternedampskibe i regelmæssig fart mellem Savannah og Europa, og at afskiberne af harpiks skal være garanteret fragtrum til førstkommende september à 1 sh. 3 d pr. fad pr. dampskib fra Savannah direkte og via Baltimore til England, Hamburg og Rotterdam.

Vicekonsulen i Apalachicola forklarer vore fartøiers formindskelse paa nævnte havn at være en følge af, at tømmerhugsten i omegnen aftager, og at fartøierne nu som regel udklarerer ved toldstationen i det nærliggende Carabelle.

Fragterne stillede sig, som følger:

For Dampskibe.

I „time-charter", 6 à 12 mdr.: i januar 5 sh. à 4 sh. 9 d pr. ton d. w.; februar 4 sh. 9 d à 4 sh. 6 d; marts og april 4 sh. 6 d à 4 sh. 4½ d; mai og juni 4 sh. 9 d à 4 sh. 3 d; juli 4 sh. 6 d à 4 sh.; august 4 sh. 3 d à 4 sh.; september 4 sh. à 3 sh. 9 d; oktober 3 sh. 9 d à 3 sh. 5½ d; november 3 sh. 7½ d à 3 sh. 3 d; december 3 sh. 6 d à 3 sh.

Kornvarer „picked port U. K. Cont".

Januar 3 sh. à 2 sh. 9 d pr. quarter; februar 2 sh. 7½ d à 2 sh. 6 d; marts—mai 2 sh. à 1 sh. 10½ d; juni 2 sh. 3 d à 2 sh.; juli 2 sh. 4½ d à 1 sh. 10½ d; august og september 2 sh. à 1 sh. 4½ d; oktober og november 1 sh. 7½ d à 1 sh. 4½ d; december 1 sh. 7½ d à 1 sh. 6 d.

Kul fra Philadelphia og Norfolk til Middelhavet, ikke østenfor Italiens vestkyst.

Januar—marts 14 sh. à 15 sh.; april 13 sh. 6 d à 13 sh.; mai og juni 12 sh. 6 d à 12 sh.; juli 12 sh. à 11 sh. 6 d; august 11 sh.; september 10 sh. à 9 sh.; oktober 9 sh. 6 d; december 9 sh. 3 d à 8 sh. 3 d.

Til det nordlige Europa i oktober 7 sh. 6 d og december 8 sh. 6 d.

Til Manila april og mai $ 7.75 à 7; juni $ 6.75; august $ 6.50; oktober $ 5.75.

Petroleum i kasser, fuld last til Shanghai.

I januar 40 à 37 cents; februar 34 cents; april 32 à 31 cents; juni og juli 31½ à 31 cents; august 26½ cents; oktober 22 à 21 cents.

Bomuld til Liverpool, Havre eller Bremen.

	Fra Sydatl. havne.	Golfhavne.
Januar	32 sh. 6 d à 37 sh. 6 d	40 sh. 0 d à 42 sh. 6 d
Mai	31 sh. 3 d à 28 sh. 0 d	35 sh. 0 d à 33 sh. 9 d
Juni (for sept. og oktb. lastning)	37 sh. 6 d à 40 sh. 0 d	45 sh. 0 d à 47 sh. 0 d
Juli for do.	37 sh. 6 d à 32 sh. 6 d	45 sh. 0 d à 37 sh. 6 d
September promt do.	30 sh. 0 d à 27 sh. 6 d	35 sh. 0 d
Oktober	27 sh. 6 d à 25 sh. 0 d	30 sh. 0 d
November	25 sh. 0 d à 23 sh. 9 d	27 sh. 6 d à 26 sh. 3 d
December 31te	25 sh. 0 d à 23 sh. 6 d	28 sh. 9 d à 27 sh. 6 d

Fra Golfhavne til U. K. Cont.

	Stykgods.	Tømmer.
Januar	17 sh. 0 d à 15 sh. 0 d	117 sh. 6 d à 105 sh. 0 d
Februar	14 sh. 6 d à 13 sh. 9 d	105 sh. 0 d à 102 sh. 6 d
Marts	14 sh. 3 d à 13 sh. 0 d	102 sh. 6 d à 97 sh. 6 d
April—juli	13 sh. 0 d à 12 sh. 6 d	100 sh. 0 d à 90 sh. 0 d
August—september	12 sh. 6 d à 12 sh. 0 d	90 sh. 0 d à 85 sh. 0 d
Oktober	11 sh. 6 d à 10 sh. 0 d	— —
November og decbr.	10 sh. 0 d à 9 sh. 6 d	85 sh. 0 d à 80 sh. 0 d

Pr. rutedampskibe fra New York til

Kornvarer.

	Liverpool.	Hull.	Hamburg.	Kjøbenhavn.
	d pr. bush.	d pr. bush.	Pfg.	sh. pr. quarter
Januar	$2^1/_2$ à $2^1/_8$	4 à $3^1/_4$	$42^1/_2$ à 35	3
December	1 sh.	2 sh. à 1 sh.	15	1

Provisions.

	sh. pr. ton.	sh. pr. ton.	cents pr. 100 lb.	sh. pr. ton.
Januar	12 sh. 6 d	17 sh. 6 d à 20 sh.	24 à 26	22 sh. 6 d à 25 sh.
December	7 sh. 6 d	15 sh.	16	17 sh. 6 d

Maalegods.

	sh. pr. ton.	sh. pr. ton.	cents pr. 100 lb.	sh. pr. ton.
Januar	10 sh.	17 sh. 6 d	10 à 12	22 sh. 6 d
December	7 sh. 6 d	—	—	17 sh. 6 d

Mel.

	sh. pr. ton.	sh. pr. ton.	cents pr. 100 lb.	sh. pr. ton.
Januar	9 sh.	15 sh.	10 à 12	17 sh. 6 d
December	5 sh. 6 d	10 sh.	—	10 sh.

Bomuld.

	Cents pr. 100 lb.	Cents pr. 100 lb.
Januar	16	28 à 30
December	13	20

Seilskibe.

Petroleum til „p. p. U. K. Cont." bragte den høieste rate i januar: 2 sh. 6 d. à 3 sh. 6 d; den laveste i juli 2 sh. $1^1/_2$ d à 3 sh. og ved aarets slutning 2 sh. 6 d à 3 sh. 3 d.

—	Anjer f. o.	Shanghai.	Japan.	Calcutta.
i januar (høiest)	26 à 27	28	26	21 cts. pr. kasse.
i decbr. (lavest)	17	18	17 à 18	13 — „—

til Sydney og Melbourne $19^1/_2$ à 20 cts.

For stykgods fra New York til Sydney var den høieste rate 23 sh. i januar og den laveste 16 sh. i december.

For trælast noteredes: pitchpine fra Golfhavne til La Platafloden pr. 1 000 fod, „cleanform" certeparti, $ 15.00 à 14.00 i januar og $ 13.00 à 12.00 i december.

Fra Golfhavne til U. K. Cont. pr. standard $ 2.00 „form" certeparti, £ 5. 15. 0 à £ 5. 10. 0 i januar og £ 4. 15. 0 à 4. 10. 0 i decbr.; fra Boston til La Platafloden pr. 1 000 fod $ 10.00 à $ 9.50 i januar til $ 9.00 à 8.50 i december.

For „Naval Stores" noteredes fra Savannah til Cork f. o. 2 sh. 6 d à 3 sh. 3 d for harpiks og 3 sh. 9 d à 4 sh. 6 d for terpentin.

De Forenede Staters handelsflaade forøgedes i aaret 1901 med 667 dampskibe og 655 seilskibe af tilsammen 376 129 tons bruttodrægtighed mod 1 102 damp- og seilskibe dr. 365 791 tons i aaret 1900 og 954 dr. 267 642 t. i aaret 1899.

Den samlede handelsflaade udgjorde den 30te juni 1901:

1 200	jern- og staaldampskibe . . .	dr. 1 638 660	tons
6 214	trædampskibe	„ 1 282 293	„
13 121	seilskibe	„ 1 933 357	„
3 412	kanalbaade og „barges" . . .	„ 669 908	„
23 947	fartøier	dr. 5 524 218	tons
mod 23 333	—	„ 5 164 839	„

den 30te juni 1900.

Af disse 23 947 fartøier var blot 972 seilskibe dr. 459 407 tons og 355 dampskibe dr. 429 722 engagerede i fart paa fremmede farvande.

Skibsbyggerierne berettes at være i fuld virksomhed overalt. Flere store oceandampskibe er under bygning, og uagtet bygningsomkostningerne beregnes fremdeles at være 25 pct. høiere end i England, berettes alle landets skibsverfter at have kontrakter paa haanden, som vil holde dem fuldt beskjæftigede i 12

maaneder og længere. Dette i forbindelse med kjøb som Leylandlinjens 44 dampskibe dr. 277 379 tons til efter forlydende temmelig stive priser og amerikanske kapitalisters skridt til idetmindste delvis at erhverve kontrol over andre engelske dampskibslinjer synes at vise, at amerikanerne med ihærdighed arbeider for at forsterke sin stilling som sjøfarende nation, uanseet hvorvidt den længe omtvistede subvention opnaaes eller ikke. Man formener i mange af New Yorks forretningskredse, at subventionsforslaget, skjønt vedtaget i senatet, vil møde sterk modstand i underhuset saavel af rivaliserende skibsinteresserede som af andre, der vistnok favoriserer en vis subvention, men dog misbilliger forslaget, som det nu staar. Der tør derfor være grund til at tro, at subventionsspørgsmaalets afgjørelse ikke er saa ganske nær forestaaende.

Flydende brændsel.

Den i det sydvestlige Texas i løbet af de sidste 12 maaneder fundne jordolje, som ikke synes at egne sig til stort andet end brændsel, har ledet til sammes tiltagende anvendelse istedetfor stenkul i det omliggende distrikts fabriker, paa Texas' jernbaner og paa bugserdampskibe i Galveston og nærliggende havne.

Det første for skibsfarten vigtige experiment med Texasolje som brændsel foretoges i april d. a. med United Fruit Co.s dampskib „Breakwater", et fartøi af 794 tons drægtighed. Efter at være blevet indredet af firmaet Tate Jones & Co. i New Orleans for brug af flydende brændsel afgik dette fartøi den 17de april paa en prøvetur til Honduras og returnerede den 29de s. m. med beretning om et saa tilfredsstillende resultat, at kompaniet allerede skal have besluttet at lade tre andre af sine fartøier indrede for oljebrændsel. Kompaniets chef i New Orleans har paa forespørgsel velvillig oplyst følgende: For indredningen, derunder indbefattet indsættelse af extra solide oljecisterner, brugtes 14 dage; den kostede omtrent $ 4 000. Brændeapparatet har 12 Kirkwoodbrændere, men kun 6 holdes brændende samtidig; de øvrige holdes i reserve. 4 fade olje à 50 cents pr. fad, leveret i fartøiernes cisterner, viste sig paa prøvereisen at svare til 1 ton kul à $ 3.50 pr. ton, leveret ombord. Da fartøiets gjennemsnitlige kulforbrug har været 170 tons pr. reise, blev der altsaa en besparelse ved oljebrændsel af $ 250 pr. reise, eller, da fartøiet gjør 2 maanedlige reiser, af $ 500 pr. maaned. Istedetfor 9 fyrbødere forhyredes blot 3 oljepassere, hvilket altsaa udgjør en reduktion i maskinbesætningen af 6 mand à $ 50 pr. maaned — den gjængse fyrbøderhyre i New Orleans — eller $ 300 pr. maaned. Besparelsen beløber sig saaledes til ialt $ 800 maanedlig. Desuden opnaaedes $^1/_2$ à $^3/_4$ knobs større fart pr. time som følge af, at man kunde vedligeholde et jævnere damptryk end ved tilsvarende kulforbrug.

Af andre, sandsynligvis før kjendte, fordele berettes flydende brændsel at optage omtrent 33 pct. mindre rum end kul, og at denne besparelse af rum kan yderligere forøges ved at anvende ballasttankerne som oljecisterner; at den jævnere varme slider mindre paa kjedlerne; at befrielsen for kul og aske giver meget større renslighed, og at temperaturen i kjedelrummet bliver meget lavere.

Der er al sandsynlighed for, at opdagelsen af Texasoljen vil fremskynde en almindeligere brug af flydende brændsel ogsaa paa fartøier i amerikansk

fart, og vore redere tør derfor finde det hensigtsmæssigt for konkurrencens skyld at tage spørgsmaalet under alvorlig overveielse med hensyn først og fremst til traden paa Golfhavnene.

For nærværende bringes oljen fra oljedistriktets centrum, Beaumont, pr. rørledning til Port Arthur og Sabine Pass, hvorfra den udskibes i tankfartøier og tankjernbanevogne til Golfhavnene. Større ladninger er ogsaa begyndt at ankomme til New York og andre nordlige havne, og forskjellige ladninger er blevet udskibede til England.

Prisen er for nærværende 25 cents pr. fad i Port Arthur, 35 à 40 cents i Galveston og 50 cents i New Orleans; vicekonsulen i Mobile beretter, at oljebeholdere af 25 000 fades kapacitet nu er under bygning der, og at oljen vil kunne leveres fra samme i august til antageligvis 50 cents pr. fad.

I New York og Philadelphia er prisen for nærværende $ 1.00 pr. fad, men oljen er dog endnu ikke stadig tilgjængelig her. For raa Pennsylvaniaolje opgives derimod prisen til $ 1.75 pr. fad, leveret her, hvortil kommer, at de med den anstillede experimenter viser, at det tager $5^1/_4$ fad af denne olje til at opnaa samme resultat som med 1 ton kul, hvilket gjør den uanvendelig som brændsel.

Det tør vistnok ventes, at Texasoljen med tiltagende brug vil stige i pris, men dersom kildernes rapporterede righoldighed viser sig at være rigtig, og det forholder sig som berettet, at denne olje ikke er skikket for tilvirkning af lysolje, tør det vel antages, at prisen vil holdes inden rimelighedens grænser.

Dampskibshyrerne var i New York:

	For norske fartøier til		For amerikanske fartøier (500—1 500 tons) til	
	Vestindien og Centr.-Amerika.	Sydamerika og Europa.	Vestindien og Centr.-Amerika.	Sydamerika og Europa.
Styrmænd . .	$ 22—32		$ 65	$ 60
2den styrmænd	„ 20—25		„ 45	„ 45
Maskinister .	„ 45—62		„ 115	„ 115
2den do. . .	„ 35—45	$ 40—45	„ 75	„ 70
Matroser . .	„ 18—20	„ 16—20	„ 25	„ 25
Fyrbødere . .	„ 23—25	„ 23—25	„ 35	„ 30

Forandringer i skibsbesætningerne paa distriktets havne:

	Norske fartøier.							
	Paamønstrede.				Afmønstrede.			
	Norske.	Svenske.	Fremmede.	Ialt.	Norske.	Svenske.	Fremmede.	Ialt.
New York . . .	1 015	322	316	1 653	840	263	310	1 413
Baltimore	165	79	342	586	212	48	227	487
Boston	77	33	46	156	84	36	28	148
Brunswick . . .	8	5	16	29	3	—	—	3
Darien	1	—	—	1	4	—	1	5
Galveston	6	—	17	23	25	—	4	29
Mobile	743	74	134	951	528	59	188	775
New Orleans . . .	232	109	401	742	255	94	351	700
Norfolk	7	6	41	54	14	5	12	31

	Paamønstrede.				Afmønstrede.			
	Norske.	Svenske.	Fremmede.	Ialt.	Norske.	Svenske.	Fremmede.	Ialt.
Pensacola	51	14	84	149	38	17	32	87
Philadelphia	265	79	229	573	239	78	159	476
Portland	3	4	6	13	18	—	7	25
Savannah	62	20	105	187	25	2	13	40
Wilmington	2	1	8	11	3	—	1	4
	2 637	746	1 745	5 128	2 288	602	1433	4223
mod i aaret 1900	2 161	705	1887	4 753	1 766	506	1191	3463

	Rømte.			
	Norske.	Svenske.	Fremmede.	Ialt.
New York	75	27	17	119
Baltimore	15	6	22	43
Brunswick	14	15	19	48
Darien	15	3	11	29
Galveston	3	—	—	3
Mobile	82	4	19	105
New Orleans	26	4	6	36
Norfolk	1	3	3	7
Pensacola	30	20	25	75
Philadelphia	71	19	38	128
Portland	1	—	1	2
Savannah	67	23	61	151
Wilmington	2	6	2	10
	402	130	224	756
mod i aaret 1900	362	104	207	683

Fra svenske fartøier afmønstredes i distriktet tilsammen 39 mand, 58 rømte og 117 paamønstredes.

I de 20 havne, hvor hyrekommissærer er ansatte af de Forenede Staters regjering, mønstredes ved disse i finansaaret, endende 30te juni 1901, 17 914 „skandinaver" mod 16 735 det foregaaende aar og 24 812 i aaret endende 30te juni 1895. Et stort antal norsk- og svenskfødte sjømænd gaar vistnok desuden ind under totalantallet af de i sidste finansaar mønstrede 34 600 mand, der er opførte som amerikanere.

Af sjømænds hyrebeløb hjemsendtes gjennem konsulatet kr. 14 195.75 til Norge og kr. 1 038.90 til Sverige. Gjennem det skandinaviske sjømandshjem hjemsendtes kr. 47 090.20 til Norge og kr. 11 217.71 til Sverige.

Gjennem konsulatet inkasseredes og hjemsendtes 33 arvebeløb, udgjørende kr. 23 894.14 til Norge og 20 udgjørende kr. 26 307.47 til Sverige.

Handel.

Det forløbne aar har meget gunstige resultater at opvise paa handelens og industriens omraade. Kalenderaarets udførsel beløb sig til en værdi af 1 465 mill. doll. mod 1 478 mill. doll. i aaret 1900, og indførselen til 880

mill. mod 829 mill. i aaret 1900; der var saaledes en handelsbalance i staternes favør af 585 mill. doll., som blot 2 gange tidligere er blevet oversteget, nemlig i aaret 1900 og 1898 med henholdsvis 64 mill. og 35½ mill. dollars.

Agerbruget led betydelig under den sterke varme i juli og deraf følgende tørke, som især beskadigede maishøsten, der anslaaes til blot 1 360 mill. bushels mod 2 105 mill. bush. i aaret 1900. Havrehøsten faldt ligeledes 150 mill. bushels, og bomuldshøsten var 700 000 baller tilkort for det foregaaende aars, ligesom mange andre agerbrugsprodukter led betydelig skade; saaledes afkastede potetudsæden 20 pct. mindre pr. acre end i aaret 1900. Hvedehøsten, hvis tidligere modning reddede den for tørkens indvirkning, beløb sig derimod til 700 mill. bush. mod 522 mill. bush. i aaret 1900, og Europas store efterspørgsel efter denne vare med høie priser for samme saavelsom for alle agerbrugsprodukter ansees at have opveiet det misligere udbytte af de før nævnte artikler. Ifølge Dun's Index steg brødstoffe 90 pct., grøntsager og meieriartikler 75 pct., kjød- og fleskevarer 30 pct. samt fabrikvarer gjennemsnitlig 20 pct. høiere end i juli 1897, da alle livsfornødenheder naaede det laveste punkt i mange aar paa grund af de da trykkede tider. At disse høie priser kunde opnaaes, skyldes det forløbne aars gunstige arbeidsforhold og de gjennemgaaende høie lønninger i alle industrielle brancher.

Fabrikdriften udmerkede sig ved stor aktivitet og vedligeholdelse af høie priser uden desuagtet at foraarsage nogen overproduktion; jernbanerne var optagne over transportevne og gav som følge heraf et omkring 16 pct. større nettoudbytte end i aaret 1900. Ved aarets slutning var der 194 321 eng. mils jernbanelængde i brug.

Konsolidation af firmaer og kompanier under fælles bestyrelse tiltog i stor maalestok og indskrænkede sig ikke som før til blot industrielle foretagender, men udstrakte sig ogsaa til bank- og jernbaneinteresser; en af de vigtigste blandt de sidste var Northern Pacific, Great Northern og Chicago Burlington & Quincy jernbanernes sammenslutning under navn af Northern Securities Company med en samlet kapital af 400 mill. dollars, hvilken operations lovgyldighed dog er blevet gjort til gjenstand for retslig undersøgelse.

Ifølge „New York Journal of Commerce" dannedes der blot i staterne New York, New Jersey, Maine, Delaware og West Virginia af industrielle konsolidationer paa en million dollars eller mere 544 med en samlet kapital af 3 960 mill. doll.; den vigtigste af disse var „United States Steel Corporation" med aktier og obligationer til et beløb af 1 404 mill. doll.

Omsætningen af værdipapirer paa New Yorks fondsbørs udartede til de tøileløseste spekulationer og beløb sig til sine tider til 2 og endog 3 mill. doll. pr. dag. Værdierne steg stadig til i mai, da et „Corner" i Northern Pacific jernbaneaktier forcerede sammes pris op fra 107 til 1 000 doll. pr. aktie og fremkaldte en panik med almindeligt prisfald. Markedet tog sig dog snart op igjen, og skjønt det nu og da led under forskjellige nedtrykkende indflydelser, holdt værdierne sig dog senere paa en forholdsvis jævn basis.

Renten for „call loans" steg i mai som følge af de nævnte spekulationer i Northern Pacific fra 7 à 8 pct. den 4de til 70 pct. den 9de, men faldt atter efter nogle dages forløb til 8 pct. Den 5te juli betaltes 25 pct., den 9de juni 18 pct. og den 9de december 14 pct., forøvrigt varierede den som regel mellem 1½ og 2½ til 4 pct.

Kursen paa London varierede mellem $ 4.84,40 og $ 4.88,35 pr. £ sterl. for sigt og mellem $ 4.82½ og $ 4.85½ for 60 dages veksler.

Sigtkurs for kroner paa Kristiania og Stockholm varierede mellem $ 26.80 og $ 26.98 cents pr. krone.

Falliterne i de Forenede Stater stillede sig efter Dun's Review som følger:

	1901.			1900.		
	Antal firmaer.	Passiva. Millioner dollars.	Aktiva. Millioner dollars.	Antal firmaer.	Passiva. Millioner dollars.	Aktiva. Mill. dollars.
Banker . . .	74	18		59	35.6	
Handelsfirmaer .	7 965	52.1		7 844	59.4	
Industrifirmaer .	2 441	45	55.5	2 409	51.7	78.1
Andre firmaer .	596	16.1		521	27.4	
Tilsammen	11 076	131.2		10 833	174.1	

Totaludførselen af amerikanske og fremmede varer beløb sig i sidste finansaar til $ 1 487 764 991 mod $ 1 394 483 082 i aaret 1899—1900 og indførselen til henholdsvis $ 823 172 165 og $ 849 941 184 i samme tidsrum.

Oversigt over de forenede rigers handel med de Forenede Stater i finansaaret endende 30te juni 1901 i sammenligning med næstforegaaende finansaar, samt over de Forenede Staters totale fremmedhandel i finansaaret 1900—1901.

Indførsel.

	Fra de forenede riger.		Total indførsel.
	Finansaaret 1899—1900.	Finansaaret 1900—1901.	Finansaaret 1900—1901.
	$	$	$
Bomuld	—	—	6 787 828
Bomuldsvarer	—	466	43 972 812
Bøger, noder etc.	38 852	34 088	3 792 536
Børster	426	267	1 142 385
Cement	40 401	14 025	2 270 147
Diamanter og guld- og sølvarbeider	5 843	—	20 425 736
Fiskevarer og medicintran . .	753 748	533 231	7 426 274
Frugter, friske	—	3 096	18 179 901
Frø	642	964	4 039 194
Fyrstikker	95 875	103 422	165 113
Grøntsager	—	121	4 711 679
Guld- og sølvvarer	—	3 802	3 790 671
Guttapercha	—	—	28 834 818
Guttaperchaaffald	6 568	17 515	988 316
Hamp, lin, sisalgræs etc. og fabrikater deraf	—	—	55 764 000
Handsker	14 336	15 583	6 185 119

	Fra de forenede riger.		Total indførsel.
	Finansaaret 1899—1900.	Finansaaret 1900—1901.	Finansaaret 1900—1901.
	$	$	$
Huder og skind	588 120	556 443	51 101 337
Maskiner og dele deraf	166 951	163 279	3 324 765
Jern og staal samt fabrikater deraf	1 705 782	1 499 912	14 033 753
Knivsmedarbeider	11 104	10 999	1 596 688
Kaffe	—	—	62 861 399
Kemikalier	56 710	29 165	47 483 114
Kobber, halvforarbeidet	7 236	—	20 550 734
Kunstgjenstande	13 914	2 173	3 104 546
Maltdrikke	2 987	2 086	1 885 215
Metaller og fabrikater ikke ellers nævnt	34 978	44 554	11 369 160
Nikkel	—	5 600	1 338 655
Ost	11 419	6 011	2 120 293
Papir og fabrikater	4 171	4 635	4 002 989
Papirmateriale exkl. træmasse	5 119	5 208	2 183 686
Pelsverk	3 359	4 291	11 019 658
Porcelæn og stentøi	2 271	3 772	9 472 869
Silke, raa og tilvirket	—	—	56 893 364
Spirituosa	7 177	4 267	4 162 149
Stearin	—	3 425	67 686
Sukker	—	—	90 487 800
The	—	—	11 017 876
Tobak, raa og tilvirket	—	—	18 770 546
Torvstrø	3 436	486	26 642
Træmasse	622 800	333 641	1 586 402
Tømmer, bord, planker etc.	4 290	6 848	18 167 078
Uhre og dele deraf	357	178	1 679 093
Uld og fabrikater	892	8 152	27 115 187
Vin	1 004	—	8 219 236
Andre artikler	34 639	65 934	129 053 716
Tilsammen i aaret 1900—1901	—	3 487 639	823 172 165
- „ 1899—1900	4 245 407	—	849 941 184
- „ 1898—1899	2 608 858	—	697 148 149
- „ 1897—1898	2 675 053	—	616 049 654
- „ 1896—1897	2 500 118	—	764 730 412

Af sidste finansaars indførsel fra de forenede riger indklareredes:

til Baltimore varer til værdi af	$ 185 690
- Boston —„—	- 625 737
- New York —„—	- 2 131 256
- Philadelphia —„—	- 271 887
- Chicago —„—	- 111 465
- andre toldsteder —„—	- 161 604

*

Udførsel af amerikanske produkter:

	Til de forenede riger.		Til alle lande.
	Finansaaret 1899—1900.	Finansaaret 1900—1901.	Finansaaret 1900—1901.
	$	$	$
Brugt bohave og effekter	22 178	42 816	2 880 765
Bomuld	597 244	599 771	311 435 885
Bomuldsaffald	1 837	3 735	1 431 604
Bomuldsfabrikater	6 476	14 021	20 272 418
Bøger og tryksager	5 951	9 670	3 472 343
Dyr, levende	69	1 090	51 831 160
Do., produkter af do.	3 158 703	4 442 417	194 472 100
Fiskevarer	916	357	6 393 697
Frugter, friske og tørrede	61 941	38 713	6 354 911
Do., preserverede	1 493	3 797	3 077 706
Fernis	15 037	14 311	611 459
Fjær	—	5 300	327 966
Fosfat	201 447	156 296	5 048 393
Glucose	24 154	5 800	3 113 898
Græsfrø	29 164	5 670	1 508 096
Gummifabrikater	13 676	33 431	3 017 268
Gummiaffald	6 149	10 113	642 093
Harpiks	24 593	9 015	4 742 457
Honning	250	566	55 574
Hyssing	—	11 259	2 591 412
Instrumenter, videnskabelige	11 811	11 135	7 361 231
Do., musikalske	22 150	25 949	2 780 796
Jernbanevogne	3 788	4 074	5 614 959
Kemikalier	12 424	37 878	10 939 277
Klokker og uhre	10 123	10 040	2 340 751
Kornvarer	1 140 987	1 537 784	275 596 668
Kul	11 150	27 576	22 317 496
Kunstgjenstande	5 655	656	344 287
Lamper	2 462	3 846	1 021 435
Læder og lædervarer	584 985	607 332	26 361 301
Maling og farvestoffe	12 495	15 958	2 036 343
Medicíner, patent- og andre	4 219	3 989	3 440 177
Metaller og fabrikater:			
Kobber, halvforarbeidet	166 498	70 136	44 613 728
Messingvarer	4 646	2 993	2 007 450
Jern og staal:			
Rujern	—	—	3 763 287
Billets, ingots etc.	—	—	3 158 239
Stangjern	—	475	884 094
Stangstaal	7 936	8 518	2 651 089
Staalplader	2 284	36 458	1 752 873
Staaljernbaneskinner	117 685	452 364	10 841 189
Traad	16 242	57 003	4 104 563
Bygningsjern	31 964	9 681	3 357 023

	Til de forenede riger.		Til alle lande.
	Finansaaret 1899—1900.	Finansaaret 1900—1901.	Finansaaret 1900—1901.
	$	$	$
Jernrør	24 494	24 997	5 139 895
Støbegods	32 980	16 688	1 135 453
Andet	—	793	988 666
Maskiner:			
Agerbrugs-	297 515	339 351	16 313 434
Bicykler og dele deraf	140 109	69 243	2 515 804
„Cash registers“	—	15 143	873 121
Dampkjedler og dele deraf	10 293	3 023	1 696 385
Elektriske maskiner	7 409	897	5 812 715
Lokomotiver	55 000	—	4 039 006
Metal-arbeidsmaskiner	199 068	66 424	4 054 313
Pumpemaskiner	41 830	37 941	2 187 246
Skomaskiner	12 534	3 141	953 898
Skrivemaskiner	12 495	27 677	2 827 329
Stationære	15 331	6 534	901 888
Symaskiner	833	1 694	4 093 663
Trykkepresser	18 147	8 350	1 005 929
Vaskemaskiner	—	16 694	479 274
Andre	318 796	240 946	20 864 352
Laase og hængsler	120 610	108 670	5 569 903
Ovne	2 804	9 281	548 716
Skydevaaben	529	799	958 324
Verktøi	73 800	50 469	3 634 611
Andre fabrikater	71 746	27 470	15 459 491
Oljer:			
Bomulds-	56 718	131 747	16 541 321
Fiske-	—	3 650	293 004
Mais-	111 395	61 145	1 831 980
Mineral-	1 806 620	1 704 111	71 112 788
Smult	3 698	9 578	438 645
Oljekager	—	5 715	18 723 672
Paraffin og paraffinvoks	49 975	18 662	6 857 288
Papir og fabrikater	8 983	6 245	7 313 918
Pelsverk	7 361	—	4 404 448
Fotografimateriel	—	2 583	1 998 445
Sirup	66 330	100 537	2 235 014
Sæbemateriale	17 513	3 439	3 339 948
Sække	3 391	1 730	469 892
Stentøi	2 662	2 610	512 913
Smergelhjul	16 314	10 818	163 774
Tagsten	9 246	1 857	898 202
Tobak:			
Blad-	201 695	117 813	27 475 466
Stilke	7 850	754	181 009
Cigaretter	124 058	65 013	1 877 255
Andre fabrikater	710	309	3 215 348

Trævarer:	Til de forenede riger. Finansaaret 1899—1900. $	Finansaaret 1900—1901. $	Til alle lande. Finansaaret 1900—1901. $
Saget tømmer	434	2 989	6 376 686
Hugget —	4 292	3 250	802 528
Bord og planker	12 659	4 175	23 714 334
Tøndestav	23 442	27 759	3 757 048
Møbler	31 468	36 221	3 951 498
Træmasse	2 200	3 291	1 051 867
Andre	49 322	49 665	12 384 624
Uldvarer	—	2 991	1 419 679
Vine	8 832	4 140	504 573
Æg	—	540	676 232
Alle andre artikler	22 543	47 356	74 316 539
Tilsammen	—	11 838 911	1 460 462 806
mod i aaret 1899—1900	10 436 817	—	1 370 763 571
„ - — 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

Af sidste finansaars udførsel til de forenede riger falder der paa:

Baltimore	$ 1 206 157
Boston	„ 1 321 302
New York	„ 7 733 942
Philadelphia	„ 1 358 622
Savannah	„ 53 015
Tampa, Florida	„ 80 796
Andre havne	„ 85 077

Toldintraderne beløb sig til $ 233 556 110 mod $ 229 360 771 i det næstforegaaende finansaar.

Fiskevarer.

I finansaaret 1900—1901 indførtes:

Fra	Ansjos og Sardiner. $	Stokfisk og klipfisk. Pund.	$	Sild, saltet og røget. Pund.	$
De forenede riger	53 095	315 037	23 176	70 398	4 392
Belgien	44 424	—	—	—	—
Frankrige	1 050 980	—	—	—	—
Tyskland	6 205	—	—	18 983	2 028

* Det antages, at et større antal norske og svenske varer udskibede via England og Tyskland er udeladt af disse opgaver og opførte som exporterede til disse lande.

	Ansjos og sardiner.	Stokfisk og klipfisk.		Sild, saltet og røget.	
	$	Pund.	$	Pund.	$
Kanada	--	16 190 719	606 144	88 894	71 484
Holland . . .	17 173	—	—.	663 090	4 753
Italien	31 312	—	—	—	—
Portugal . . .	82 334	—	—	—	—
Storbritannien .	33 523	40 465	2 100	351 602	5 611
Tilsammen	1 322 252	17 513 267	667 667	1 163 611	88 274
mod i 1899—1900	1 483 768	14 395 483	543 172	1 355 013	127 555
Totalindførselen fra 1ste juli 1901 til 1ste marts 1902	1 353 684	20 761 104	863 603	1 181 534	115 759
Fra de forenede riger i 1899—1900	56 247	—	43 048	201 273	1 037
Fra do. i 1898—1899 . . .	51 986	—	42 779	167 294	94

	Makrel.	Anden præpareret fisk.
Fra de forenede riger	$ 163 889	$ 81 428
Storbritannien	„ 309 930	„ 86 693
Kanada	„ 337 165	„ 340 371
Holland	„ 26 806	„ 47 754
Andre lande	„ —	„ 216 857
Tilsammen	$ 837 790	$ 773 103
mod i aaret 1899—1900	„ 1 276 900	„ 394 867
Totalindførselen fra 30te juni 1901 til 1ste marts 1902	„ 936 614	„ 526 617
Fra de forenede riger i aaret 1899—1900	„ 233 943	„ 85 926
„ —„— 1898—1899	„ 128 246	„ 80 652

Endvidere indførtes:

Hummer, fersk og preserveret, til værdi $ 855 788, deraf $ 6 597 fra Syd-Afrika, resten fra Kanada;

fersk laks til værdi $ 127 563 fra Kanada og anden fersk fisk til værdi $ 1 320 104, hovedsagelig fra Kanada.

Af fiskevarer udførtes:

	Torsk, hyse etc., tørret, røget eller saltet.	
Til	Amerikansk.	Importeret.
Italien	$ 10 684	$ —
Vestindien	„ 186 191	„ 389 752

Torsk, hyse etc., tørret, røget eller saltet.	Amerikansk.	Importeret.
Centralamerika . . .	$ 16 432	$ 6 016
Mexico	„ 1 462	„ 1 258
Venezuela	„ 10 667	„ 5 851
Holl. Guiana	„ 21 213	„ 2 908
Br. og fransk Guiana .	„ 4 499	„ 1 809
Brasilien	„ 10 617	„ —
Br. Australien . . .	„ 28 331	„ —
Andre lande	„ 55 501	„ 17 377
Tilsammen	$ 345 597	$ 424 971
mod i aaret 1899—1900	„ 404 212	„ 357 658
Sild, røget, tørret etc. (90 pct. til Central-Amerika og Vestindien)	„ 84 239	„ 94 515
Anden fisk, tørret, røget etc.	„ 24 422	„ —
Lagesaltet makrel . .	„ 16 858	„ 2 853
— anden fisk .	„ 99 766	„ 27 763
Laks, hermetisk . .	„ 4 230 271	„ —
— anden	„ 426 738	„ —
Anden hermetik . .	„ 200 626	„ —
Kaviar	„ 118 468	„ —
Østers	„ 831 152	„ —
Anden skjælfisk . . .	„ 324 336	„ —
Ansjos og sardiner .	„ —	„ 9 789
Al anden fisk . . .	„ 37 021	„ 5 161
	$ 6 393 897	$ 140 081
mod i aaret 1899—1900	„ 5 023 293	„ 291 503

Af medicintran indførtes 7 860 tdr., værd $ 137 959, mod 8 857 tdr., værd $ 133 938, i det næst foregaaende finansaar. Prisen varierede mellem $ 19.50 og $ 21.50 pr. td. fra 1ste haand.

New Englands makrelfiske afgav blot 67 589 tdr. saltet makrel mod 87 828 tdr. i aaret 1900.

The Boston Fish Bureau anslaar Kanadafisket at have givet et udbytte af 41 429 tdr. saltet vare mod 59 162 tdr. i aaret 1900. Kvaliteten berettes at have været mindre tilfredsstillende, idet fisken, skjønt stor, var overmaade mager. Den indskrænkede fangst har bevirket en indførsel af 7 970 tdr. mere i de 8 maaneder, endende 1ste marts d. a., end i de tilsvarende næstforegaaende maaneder.

Markedet for norsk makrel berettes at have lidt adskillig under følgerne af en fra Bergenskanten ankommen vare, der skal have været af mislig kvalitet og slet nedsaltet. Dette angives som grund til, at priserne for norsk makrel var fra $ 2.00 til $ 3.00 pr. td. lavere end i aaret 1900, medens der for irsk makrel opnaaedes $ 1.00 à $ 2.00 pr. td. mere i aaret 1901 end i aaret 1900.

I aaret 1901 ankom der hertil en Newfoundlandsild, pakket som skotsk og af meget god kvalitet, som antages at ville gjøre indgreb i salget af skotsk sild i dette marked; fra Newfoundland har man ogsaa i det forløbne aar forsøgt at skaffe fiskemel indpas her, men denne artikel synes ikke at vinde noget bifald i dette marked. Varen kommer i kasser paa 2 dusin 1 pund-„tins" eller 4 dusin $^1/_2$ pund-„tins" og udbydes à henholdsvis $ 3.00 og £ 3.60 pr. kasse.

Priserne var fra første haand:

Sild, norsk fedsild $ 11.00 à 12.00 pr. td.; norsk slosild i januar $ 9.00 à 10.00; juni og juli $ 7.50 à 8.00; i februar og mai $ 8.50 à 9.00; ellers $ 8.00 à 8.75 pr. td.;
skotsk: i januar og februar $ 11.50 à 12.00; marts $ 10.50; april $ 9.00 à 10.00; mai og juni $ 9.00 à 9.50; juli $ 8.50 à 9.00; august—oktober $ 9.00 à 10.00; november og december $ 10.50 à $ 11.00.
hollandsk mixed $ 8.00 à 9.00 pr. td., $ 4.35 à 4.50 pr. halvtønde; „Newfoundlands" $ 9.00 à 10.00 pr. td.

Makrel, norsk, bloaters: april $ 26.00; mai $ 25.00; juni $ 24.50; juli $ 23.50 à $ 24.00; september—november $ 24.00 à $ 25.00; december $ 24.50.
No. 1: marts—mai $ 23.00; september $ 19.00; oktober $ 18.50; november og december $ 17.50 à 18.00.
„ 2: januar og februar $ 18.50 à 19.00; marts $ 19.00; april—juni $ 21.00; september—december $ 17.00.
„ 3: $ 15.75 à 16.00;
irsk: januar—februar $ 15.50 à 16.00; marts $ 15.50; april $ 15.25; mai $ 15; juni—september $ 14.50 à $ 13.00; oktober—december $ 15.50;
amerikansk, uassorteret, (Boston) juni $ 8.50 à 7.00; juli $ 7.00 à 9.00; august $ 10.50 à 12.50; september $ 13.50 à 14.00; oktober og november $ 13.50 à 12.50.

„Cutheads" $ 6.00 à 6.50.
„Belly-cuts" $ 6.75 à 7.50.
Brisling $ 7.00 à 7.50.
Ansjos: januar—august $ 6.50 à 7.50 pr. halvtønde; oktober $ 5.50 à $ 6.00; november $ 4.75 à $ 6; december $ 5.50.
Røgede sardiner i olje: $^1/_4$ tins $ 8.00 à 9.00 pr. kasse,
$^1/_2$ — $ 13.00 à 13.50 —
Appetitsild: firkantede tins $ 8.00 à 9.00 pr. kasse,
runde — $ 8.00 à 10.00 —
Rødskjær 8 à 10 cents pr. pund.
Zartfisk 9 à 10$^1/_2$ „ —

Amerikansk tørfisk:	„Large".	„Medium".	„Hake" for udførsel.
April—mai pr. kvintal (à 112 pund)	$ 5.50 à 5.75	$ 5.25 à 5.50	$ 3.15 à 3.25
juni	$ 5.75 à 6.25	$ 6.00	—
juli—december	$ 6.50 à 7.00	$ 6.00	$ 3.50

Cellulose. Prisen for den importerede vare har holdt sig nogenlunde jævn i hele aarets løb. Noteringerne var for:

Sulfit-cellulose,

bleget,

i januar og februar . . . $3^1/_4$ à $3^3/_4$ cents pr. lb.
- marts til oktober . . . 3.15 - $3^1/_2$ „ - „
- november og december . 3 - $3^1/_4$ „ - „

ubleget 2.30 à 2.50 cents pr. lb.

Soda-cellulose:

bleget $3^1/_8$ à $3^7/_8$; ubleget januar til oktober $2^1/_4$ à $2^1/_2$; november og december 2 à $2^1/_4$ cents pr. lb.

Den amerikanske vare og især soda-cellulose har derimod været mindre stabil, idet bleget soda, som i januar stod i $2^1/_2$ à $2^3/_4$, faldt i marts til 1.95 à 2.25, i juni til 1.85, i juli til 1.85 à 1.75; i november steg dog prisen atter paa grund af vandmangel og større forlangende fra papirfabrikerne til 1.95 à 2.00, og i begyndelsen af december fastsattes den i et møde af fabrikanterne til 2.05 cents, minimumspris, for leverance i aaret 1902.

For amerikansk sulfit-cellulose noteredes:

	Bleget.	Ubleget.
I januar og februar . .	$2^3/_4$ à 3 cents pr. lb.	1.95 à $2^1/_2$ cents pr. lb.
- marts til mai	$2^1/_2$ - 3 „ - „	1.95 - 2.00 „ - „
- juni til august . . .	„ - „ „ - „	1.85 „ - „
- september og oktober .	„ - „ „ - „	1.60 - 1.75 „ - „
- november og december	„ - „ „ - „	1.65 - 1.85 „ - „

Mekanisk træmasse, som i januar stod i $ 15.00 à $ 16.00 pr. ton f. o. b. ved fabrik, faldt i mai til $ 14.00 à 13.00 og i august til $ 13.00 à 12.00; men vandmangel i forbindelse med indskrænket beholdning tvang prisen i november op til $ 15.00 à $ 16.00, som ogsaa noteredes ved aarets slutning.

Papirfabrikerne berettedes ved aarets begyndelse at være fuldt optagne og udsigterne med hensyn til celluloseforbruget ganske lovende.

Indførselen af cellulose og træmasse, som i finansaaret 1899—1900 steg til 82 500 tons fra 33 000 tons det foregaaende finansaar, faldt i aaret 1900—1901 tilbage til 47 000 tons, som følgende oversigt nærmere viser:

Der indførtes i:

	1900—1901.		1899—1900.		1898—1899.	
Fra	Tons.	$	Tons.	$	Tons.	$
De forenede riger	6 955	333 641	15 140	622 800	4 192	176 500
Kanada	36 753	1 077 789	59 000	1 407 641	28 135	449 612
Tyskland . . .	2 823	163 868	5 765	269 565	713	41 519
Østerrige . . .	112	4 366	1 030	53 072	—	—
Portugal . . .	—	—	573	20 382	—	—
Storbritannien . .	10	1 021	545	13 474	265	3 173
Holland	104	5 717	262	13 707	14	702
Belgien	—	—	96	4 104	-	—
Frankrige . . .	—	—	30	975	—	—
Tilsammen	46 757	1 586 402	82 441	2 405 630	33 319	671 506

deraf i aaret 1900—1901 til

	Tons.
New York	6 033
Bangor, Maine	8 269
Boston	3 674
Philadelphia	295
New Haven, Conn.	560
Middelstaternes toldsteder fra Kanada	27 926

I de 8 maaneder til 1ste marts d. a. indførtes 40 509 tons til værdi $ 1 238 495, hvoraf 31 950 tons, værd $ 845 970, fra Kanada og restbeløbet fra Europa, mod 31 769 tons, værd $ 1 076 375, i tilsvarende tidsrum 1900—1901.

Derimod udførtes i finansaarene endende

	30te juni 1901.		30te juni 1900.		30te juni 1899.	
Til	Tons.	$	Tons.	$	Tons.	$
Belgien	3 865	162 114	1 467	59 335	3 731	130 231
De forenede riger	79	3 291	33	2 200	—	—
Frankrige	1 028	44 842	697	28 000	685	27 475
Holland	342	12 878	—	—	—	—
Italien	1 243	52 615	400	18 535	477	19 043
Kanada	479	14 848	889	22 788	2 388	48 188
Mexico	1 497	78 253	1 004	19 466	439	13 940
Rusland	349	13 368	75	2 900	212	8 438
Tyskland	2 086	79 110	547	22 361	1 118	41 530
Østerrige	56	2 462	255	10 200	178	7 375
Storbritannien	18 389	552 206	8 536	255 696	18 700	389 471
Vestindien	89	2 489	9	476	—	—
Japan	1 262	33 391	363	16 506	668	9 219
Andre lande	—	—	—	—	120	24 919
Tilsammen	30 764	1 051 867	14 275	458 463	28 716	699 819

Fra 1ste juli 1901 til 1ste marts d. a. udførtes 13 038 tons, værd $ 502 124, mod 22 797 tons, værd $ 759 802, i de tilsvarende 8 maaneder til 1ste marts 1901.

De Forenede Staters produktion i aaret 1900 stillede sig ifølge den officielle statistik som følger:

Cellulose:

	Sulfit, fabrikeret til eget forbrug.	for salg.	Værdi.
	Tons.	Tons.	$
I Maine	30 436	27 143	1 390 601
- Maryland	—	15 987	670 584
- Massachusetts	3 014	7 069	353 832

	Sulfit, fabrikeret til eget forbrug. Tons.	for salg. Tons.	Værdi. $
- Michigan	6 103	6 895	279 228
N. Hampshire	7 134	80 718	2 711 278
- New York	48 338	76 658	2 779 922
- Ohio	2 650	6 205	266 700
- Pennsylvania	15 205	4 061	228 225
- Vermont	3 798	4 000	160 000
- Virginia	—	1 516	71 233
- West Virginia	—	6 677	186 648
- Wisconsin	24 532	35 261	1 377 392
- andre stater	1 600	1 230	67 650
Tilsammen	142 810	273 420	10 543 291

	Soda, fabrikeret til eget forbrug. Tons.	for salg. Tons.	Værdi. $
I Delaware	—	8 823	430 313
- Indiana	—	12 614	378 409
- Maine	11 206	32 965	1 269 141
- Maryland	1 245	2 702	139 896
- Massachusetts	—	1 771	70 840
- Michigan	—	1 033	62 004
- New York	9 312	15 034	555 746
- Pennsylvania	49 994	11 668	470 214
- Vermont	—	9 000	108 000
- Virginia	1 188	3 413	128 039
Tilsammen	72 945	99 014	3 612 602

Staternes samlede produktionsevne pr. døgn af de den 1ste juli 1901 i gang værende cellulosefabriker angives ifølge den officielle statistik til:

	Sulfit.	Soda.	Tilsammen.
	2 500 tons	812 tons	3 312 tons
mod den 1ste juli 1900	2 253 —	745 —	2 998 —
i 1899	— —	— —	2 314 —
i 1897	— —	— —	1 725 —
i 1895	— —	— —	1 479 —
i 1891	— —	— —	772 —
i 1881	— —	— —	160 —

Papirproduktionen stillede sig som følger:

	Aaret 1900. Tons.	Værdi i $.	Aaret 1890. Tons.	Værdi i $.
Bogpapir	351 702	24 870 951	158 173	16 921 864

	Aaret 1900.		Aaret 1890.	
	Tons.	Værdi i $.	Tons.	Værdi i $.
Avispapir	569 212	20 091 874	196 053	13 106 434
Pakpapir	535 252	24 542 373	276 973	15 393 492
Skrivpapir	112 707	15 895 974	64 573	11 939 576
	1 568 873	85 401 172	695 772	57 361 366

Af papir udførtes til:

		Tapeter.	Trykpapir.	Skrivpapir og konvolutter.	Andet.
De forenede riger . . .	$	64	—	391	5 700
Storbritannien	-	22 640	981 820	24 661	843 450
Tyskland	-	1 140	5 584	15 115	111 307
Kanada	-	55 051	197 421	67 574	1 021 751
Mexico og Centralamerika	-	28 214	50 570	130 159	254 361
Vestindien og Sydamerika	-	4 999	205 771	135 921	370 775
Australien og Stillehavsøerne	-	8 313	1 840 427	95 790	265 734
Andre lande	-	4 562	207 996	63 158	418 482
Tilsammen	$	124 983	3 489 589	532 769	3 291 560
mod i aaret 1899—1900	-	145 992	2 521 320	463 248	3 085 273

Jern og staal. Der indførtes i aaret 1900—1901:

	Jernmalm.		Skrabjern og staal.		Rujern.	
Fra	Tons.	$	Tons.	$	Tons.	$
De forenede riger . .	25	100	2 148	63 416	2 279	122 471
Storbritannien	368	3 431	515	9 804	32 763	1 086 190
Kanada . .	144 617	192 164	11 352	211 901	2 088	48 585
Spanien . .	159 100	351 740	—	—	—	—
Cuba . . .	456 421	573 014	4 235	41 568	—	—
Andre lande	10 931	14 822	2 164	14 043	2 195	97 985
Tilsammen	771 457	1 135 271	20 414	340 732	39 325	1 355 231
mod i aaret 1899—1900	946 194	1 497 222	28 431	562 685	61 100	2 109 501
Fra de forenede riger i aaret 1899—1900 .			3 159	97 325	3 415	107 260
Totalindførselen fra 1ste juli 1901 til 1ste marts 1902 udgjorde . .	745 364	1 326 353	17 276	269 748	59 544	1 605 587

Fra	Stangjern. Tons.	$	Staal ingots, blooms og billets. Tons.	$	Wirerods. Tons.	$
De forenede riger . .	13 633	691 864	730	44 033	10 664	524 243
Storbritannien	2 961	284 990	6 872	1 009 722	7 471	546 720
Kanada . .	4	250	2	307	—	—
Belgien . .	821	39 887	35	1 470	97	2 072
Tyskland .	325	18 241	971	117 649	309	9 181
Frankrige .	—	—	73	66 493	—	—
Andre lande	—	—	176	41 655	25	611
Tilsammen	17 744	1 035 232	8 859	1 281 329	18 566	1 082 827
mod i aaret 1899—1900	21 277	1 028 877	14 385	1 389 028	21 025	1 114 155
Fra de forenede riger i aaret 1899—1900 . .	17 015	732 368	3 873	203 642	12 075	554 772
Totalindførselen fra 1ste juli 1901 til 1ste marts 1902 . .	17 613	845 022	11 904	1 102 371	10 578	606 288

Fra	Sheet & plate. Tons.	$	Traad og fabrikata deraf. Tons.	$
De forenede riger	14	3 604	620	35 613
Storbritannien	1 906	228 144	1 868	303 972
Tyskland	116	22 910	256	128 798
Andre lande	148	11 745	42	19 921
Tilsammen	2 184	266 403	2 786	488 304
mod i aaret 1899—1900 . . .	10 295	668 657	1 837	386 316
Fra de forenede riger i aaret 1899—1900	23	7 680	10	2 652
Totalindførselen fra 1ste juli 1901 til 1ste marts 1902 . . .	5 847	427 481	2 829	401 930

Det forløbne aar regnes som et af de bedste i de herværende jernfabrikanters erfaring; de heldige resultater tilskrives den ved aarets begyndelse indgaaede konsolidation af de mest fremstaaende firmaer, repræsenterende 60 pct. af de Forenede Staters jern- og staal-produktion, under titel af „U. S. Steel Corporation“ med en aktiekapital af 1 400 mill. dollars. Det formenes nemlig, at den nævnte konsolidation har muliggjort vedligeholdelsen af rimelige priser tiltrods for et vedholdende stort begjær efter de forskjellige fabrikater

og vanskeligheden for at erholde det for sammes tilvirkning nødvendige raamateriale.

Produktionen af rujern anslaaes til noget over 15 mill. tons mod 13 800 000 tons i aaret 1900 og af staalskinner til 2 600 000 tons mod 2 358 000 tons i aaret 1900.

Indførselen fra Sverige, som ifølge ovenstaaende oversigt beløb sig til ialt 30 703 tons, værdi $ 1 485 344, mod 39 570 tons, værdi $ 1 705 799 i aaret 1899—1900, og 32 649 tons, værdi $ 1 239 980, i aaret 1898—1899, viser en aftagen i alle de forskjellige artikler med undtagelse af traad, som tiltog fra 10 tons, værdi $ 2 652, i aaret 1899—1900 til 620 tons, værdi $ 35 613, i sidste finansaar. Den store virksomhed i alle herværende jernverker og fabriker, som skal være fuldt optagne med bestillinger for den største del af aaret 1902, og de lave priser i det europæiske marked har atter fremmet indførselen hertil i det sidst forløbne halvaar; store ordres berettes optagne i begyndelsen af aaret 1902 for svensk jern, hvoraf en betydelig indførsel tør forventes i indeværende aar.

Prisen for svensk jern opgives til:

	Stangjern.	Wirerods.	Nailrods.
Januar (c. i. f. N. Y.) . .	£ 10. 15. 0	£ 11. 0. 0	£ 10. 15. 0
Juni	- 9. 15. 0	- 10. 0. 0	- 10. 15. 0
December	- 9. 5. 0	- 9. 12. 6	- 10. 15. 0
30te april 1902	- 9. 15. 0	- 10. 5. 0	- —

Svensk rujern £ 5. 10. 0 à £ 7. 5. 0, alt efter kvaliteten.

I tvisten om, hvorvidt hamret eller valset trækuljern ikke mindre end 1″ bredt, $^3/_8$″ tykt eller $^7/_{16}$″ rundt, skal fortoldes ifølge dimensionerne à $^6/_{10}$ cents pr. pund eller som „Charcoal"-jern à $ 12.00 pr. ton har U. S. Circuit Court for Southern District of New York under 21de april d. a. afsagt dom for, at den sidstnævnte toldsats bliver at beregne; det formenes, at regjeringen vil vedtage denne dom og ikke appellere sagen til høiesteret.

For staal-billets var prisen i januar $ 19.75 leveret Pittsburgh; i slutningen af februar noteredes $ 21.75 à $ 22.50; den 15de marts $ 24.00 og i juli atter $ 22.50. Arbeidsnedlæggelse paa grund af streike forcerede derefter prisen op til $ 26.00 à $ 27.00 i slutningen af september og $ 27.50 à $ 28.00 i oktober til december.

Prisen for staalskinner var i januar til april $ 26.00, men forhøiedes den 1ste mai til $ 28.00, som ogsaa noteredes ved aarets slutning.

Af huder og skind indførtes fra de forenede riger i

	1900—1901		mod i 1899—1900.	
	Kg.	$	Kg.	$
Gjedeskind (toldfri) . . .	32 047	30 310	27 431	16 511
Ko- og oksehuder . . .	1 621 520	312 737	1 612 051	340 607
Andre (toldfrie), hovedsagelig kalveskind	636 875	211 386	633 015	221 107
„Cuttings"	—	1 685	—	8 748
Tilsammen	2 290 442	556 118	2 272 497	586 973

Desuden indførtes fiskeskind til værdi $ 325.

	Totalindførselen i de 8 maaneder til 1ste marts d. a. beløb sig til:		i de 8 maaneder til 1ste marts 1900:
Gjedeskind . . .	$ 16 227 280	mod	$ 11 337 616
Ko- og oksehuder	- 11 592 143	„	- 9 032 544
Andre . . .	- 10 275 775	„	- 8 266 352

Fyrstikker. Indførselen beløb sig i aaret 1900—1901 til en værdi af $ 165 113 mod $ 156 705 det næstforegaaende finansaar. Af førstnævnte beløb falder $ 103 422 paa de forenede riger (mod $ 93 875 i aaret 1899—1900), $ 12 081 paa Belgien, $ 28 739 paa Tyskland, $ 8 977 paa Storbritannien og $ 4 568 paa Italien.

The Diamond Match Co. af Chicago berettes i det forløbne aar at have erhvervet kontrol over det engelske marked ved at indgaa en efter sigende høist fordelagtig forbindelse med de største engelske fabrikanter og at skulle i løbet af indeværende aar have egne fabriker i gang i Schweiz, Tyskland, Philippinerne, Chili, Peru og muligens Java. Kompaniet beretter, at det med sine overlegne maskiner skal kunne levere en bedre og billigere vare end den europæiske. Dets aktiekapital angives nu til 15 millioner dollars og dets nettoudbytte for aaret 1901 til $ 2 021 000.

19 nye fyrstikkompanier med en samlet aktiekapital af $ 6 070 000 opgives at være dannede i de Forenede Stater i aaret 1901, men flere af disse antages ikke at ville bringe det saavidt som til virkelig fabrikvirksomhed.

Cement. Indførselen aftog fra 942 568 687 pund ti værdi $ 3 270 916, i aaret 1899—1900 til 638 770 449 pund, værdi $ 2 198 891, i aaret 1900—1901, hvoraf fra de forenede riger $ 14 025, Tyskland $ 1 222 658, Storbritannien $ 269 720, Belgien $ 579 031, Holland $ 54 574. Restbeløbet fra Frankrige, Kanada, Kina, Japan etc.

Formindskelsen i indførselen forklares ved den store tilvækst i amerikanske cementfabriker, som producerer en meget god vare, der sælges betydelig billigere, end den europæiske kan leveres her. I januar d. a. opgaves saaledes prisen for amerikansk cement til $ 1.40 pr. 2 000 pund mod $ 1.90 for tysk og $ 2.10 for svensk cement.

Man formener, at den tiltagende indenlandske produktion vil bevirke en yderligere formindskelse i indførselen hertil. I tiden fra 1ste juli 1901 til 1ste marts d. a. indførtes saaledes ialt blot 306 177 995 pund, værdi $ 1 078 482, mod 524 117 646 pund, værdi $ 1 805 344, i de tilsvarende 8 maaneder næstfør.

Kornvarer. Hvedeprisen var ved aarets begyndelse 82 cents pr. bushel for no. 2 rød vinterhvede og i december $89^7/_8$ cents, men fluktuerede forøvrigt mellem sidstnævnte pris, som opnaaedes ved høie spekulationer, foraarsaget ved da indtræffende store udenlandske ordres i forbindelse med en mislig maishøst, og $70^1/_2$ cents i juli, da beretningerne om gunstige veirforhold, der gav løfte om en rig hvedehøst, trykkede prisen ned.

Hvedemelspriserne varierede for „winterstraights“ mellem $ 3.10 i juli og $ 3.75 ved aarets slutning og for „spring patents“ mellem $ 3.55 i juli og $ 4.30 i januar; ved aarets slutning var prisen for sidstnævnte vare $ 4.15.

Prisen paa mais, som i januar varierede mellem $45^1/_2$ og $48^1/_2$ cents pr. bushel for „no. 2 mixed", steg i mai til 56 paa grund af vedholdende kulde, som forhindrede plantning; den derpaa i juli indsættende tørke forcerede prisen op til $61^7/_8$ cents, og officiel beretning om en forventet grøde af blot 1 335 mill. bushels mod over 2 000 mill. de foregaaende aar, bragte prisen op til $72^7/_8$ cents den 9de december og ved aarets slutning.

Havre steg fra $28^1/_4$ cents i januar til 52 cents i december.

Der udførtes til:

	1900—1901.		1899—1900.	
	De forenede riger.	Ialt.	De forenede riger.	Ialt.
	$	$	$	$
Byg	5 155	2 883 565	2 625	11 216 694
Havre	120 000	11 765 380	—	12 504 654
Havremel	120 388	2 308 649	100 262	1 547 900
Hvede	255 579	96 771 743	103 726	73 237 080
Hvedemel	747 756	69 459 296	469 364	67 760 886
Klid	8 041	1 383 246	11 594	2 638 719
Mais	382 862	82 527 983	303 597	85 206 400
Maismel	48 803	2 065 432	3 659	2 148 410
Rug	—	1 321 979	114 473	1 442 055
Kornpræparater	4 437	2 832 930	17 155	2 362 715
Andre kornvarer	8 763	2 276 465	14 537	2 678 565
	1 537 784	275 596 668	1 140 987	262 744 078

Kjød- og fleskevarer. Som følge af den mislige maishøst naaede disse artikler i december f. a. høiere priser end til nogen tid siden aaret 1901. Noteringerne i New York var for:

	Family beef.	Mess pork.	Prime-lard.	Oleo-stearin.	Talg.
	$ pr. td.	$ pr. td.	c. pr. pd.	c. pr. pd.	c. pr. pd.
Lavest januar	- —	- 12.75	- 7.3	- $6^1/_2$	- —
— marts	- 10.25	- —	- —	- —	- $4^5/_8$
Høiest december	- 12.50	- 17.00	- 9.5	- —	- $6^1/_8$
— oktober	- —	- —	- —	- $12^1/_8$	- —
Den 27de marts 1902	- 12.75	- 16.75	- 10.1	- $9^3/_4$	$6^1/_8$

Der udførtes:

	1900—1901.		1899—1900.	
	Til de forenede riger.	Ialt.	Til de forenede riger.	Ialt.
	$	$	$	$
Oksekjød, ferskt	142 479	31 851 361	—	29 643 380
— saltet	142 479	3 145 219	68 811	2 697 340
— hermetik	42 150	5 307 501	38 391	5 233 982

	1900—1901.		1899—1900.	
	Til de forenede riger.	Ialt.	Til de forenede riger.	Ialt.
	$	$	$	$
Talg	184 281	3 848 561	223 871	4 398 204
Flesk, „bacon“	1 340 128	37 499 026	770 020	38 975 015
— skinker	19 229	22 842 778	24 476	20 416 367
— hermetik	—	708 381	960	658 402
— saltet	462 217	9 926 633	205 883	8 243 797
Smult	861 893	46 560 148	735 763	41 939 164
— kompositioner	4 291	1 449 878	15 940	1 475 064
Pølser & pølsekjød	14 383	923 974	—	—
Pølse-„casings“	13 592	2 778 854	19 511	1 475 064
Oleo-olje	1 224 334	11 846 373	960 047	10 503 856
— margarin	1 499	481 501	1 400	416 544
Smør	18 493	4 014 905	9 632	3 143 509
Ost	608	3 950 999	—	4 943 609
Melk	496	1 437 818	—	—
Andre produkter	112 344	5 898 190	83 998	7 531 488
Tilsammen	4 442 417	194 472 100	3 158 703	184 453 055

Læder og lædervarer. Heraf udførtes til de forenede riger:

	1900—1901.		1899—1900.	
		$		$
Saalelæder	1 071 360 kg.	487 171	903 720 kg.	429 312
Overlæder	— -	88 408	— -	85 547
Glaceret „Kid“	— -	15 670	— -	—
Andet læder	— -	811	— -	7 651
Skotøi	2 027 par	3 078	3 279 par	5 832
Andre lædervarer	—	12 194	—	20 623
	—	607 332	—	548 965

Der noteredes for „middle weights“, „hemlock“, „non acid“ 24½ à 25 c. pr. pund; for „Union“ varierede prisen mellem 30 og 32 cents, indtil den i begyndelsen af oktober steg til 33 à 34 og i november til 34 à 35 cents, som ogsaa noteredes ved aarets slutning.

Petroleum. Der udførtes til de forenede riger:

	1900—1901.		1899—1900.	
	Gallons.	$	Gallons.	$
Raa olje	84 897	6 495	92 428	7 995
Nafta	187 104	16 352	320 261	34 424
Raffineret petroleum	27 809 142	1 620 355	24 693 536	1 727 672
Lubricating	389 293	60 909	255 737	36 529
Tilsammen	28 470 436	1 704 111	25 361 962	1 806 620

Prisen varierede mellem $ 1.05 pr. td. i mai—juli og $ 1.30 i oktober til midten af december for Crude Pennsylvania i Pittsburgh og mellem 6.90 cents pr. gallon i mai—juli og 8.05 i marts for raffineret petroleum i New York. Ved aarets udgang noteredes $ 1.15 pr. td. og 7.20 cents pr. gallon.

Bomuld. Den ved aarets begyndelse allerede høie pris forceredes ved hausseoperationer i januar op til 12 cents pr. pund for „middling-uplands". I forventning om, at denne opskruede pris ikke kunde opretholdes, lod spekulanter sig friste til salg for februarleverance til saa lav pris som 9.60 cents. Indehaverne af disponibel vare vedligeholdt imidlertid sine priser, saa at da leverance maatte ske, blev spekulanterne, for at dække sine salg, nødt til med stort tab at gjøre opkjøb fra bomuldsspinderier og endog sikre sig partier ilandbragt, som allerede var lastede for export. Efter disse kontrakters afvikling, som fulgtes af et mindre livligt exportforlangende, og ved udsigterne til en rig høst, faldt prisen til $8^1/_8$ cents i marts, hvorefter den varierede mellem $8^{15}/_{16}$ i juni og $7^{13}/_{16}$ i november. Ved aarets slutning noteredes $8^1/_2$ cents i New York, $8^1/_{16}$ c. i New Orleans. Høsten ansloges til 9 674 000 baller mod 9 439 559 den næstforegaaende sæson.

Ved slutningen af april 1902 var prisen i New York, som følge af stort exportforlangende i forbindelse med indskrænket beholdning og et uvist resultat af indeværende sæsons grøde, atter steget til 9.16 cents for mai og 8.10 cents for august leverance.

Kul. Produktionen i de Forenede Stater angives at have tiltaget fra 100 664 000 tons i aaret 1886 til 245 420 000 tons i aaret 1900, af hvilken sidste kvantitet 45 mill. tons angives at have været antracitkul.

Der udførtes 1 912 080 tons antracitkul til værdi $ 8 425 803 og 5 763 469 tons bituminøs til værdi $ 13 891 693 eller ialt 7 675 549 tons til værdi $ 22 317 496 mod 7 144 839 tons til værdi $ 19 469 650 i aaret 1899—1900. Til de forenede riger udførtes 11 185 tons til værdi $ 27 567, hvoraf 205 tons antracit til værdi $ 713 mod 4 600 tons til værdi $ 11 150 (alt bituminøs) i aaret 1899—1900. Gjennemsnitsprisen for bituminøs kul var $ 2.50 pr. ton à 2 240 pund f. o. b. Norfolk og for antracitkul $ 4.35 pr. ton.

Immigrationen. I kalenderaaret 1901 ankom til de Forenede Stater:

Fra	Mænd.	Kvinder.	Tilsammen.
Danmark . . .	2 500	1 668	4 168
Frankrige . . .	1 687	997	2 684
Italien	114 011	29 120	143 131
Norge	8 645	4 791	13 436
Rusland . . .	56 120	31 264	87 384
Storbritannien . .	22 174	23 301	45 475
Sverige	14 343	10 516	24 859
Tyskland . . .	13 259	8 900	22 159
Østerrige-Ungarn	96 093	37 712	133 805
Andre lande . .	33 638	11 834	55 472
Tilsammen	362 470	160 103	552 573

Af de ankomne 42 463 nordmænd, svensker og dansker, sammenfattede i immigrationskommissærens rapport under benævnelsen skandinaver, nægtedes

54 personer landstigning, nemlig 45 som uformuende til at sørge for sig selv, 3 som sindssyge, 5 som befængt med smitsom sygdom og 1 forbryder. Ialt nægtedes 3 189 personer af alle nationaliteter landstigning. Ovennævnte antal skandinaver, hvoraf 7 218 tidligere havde besøgt de Forenede Stater, medbragte tilsammen $ 690 798. Totalantallet af immigranter medbragte tilsammen $ 7 383 822.

Rio de Janeiro.

Aarsberetning for aaret 1901 fra generalkonsul I. M. Bolstad, dateret 29de marts 1902.

Den norske skibsfart i aaret 1901.

	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	2 487	2	2 487	-	-	-	-	-	-
Seilskibe	-	-	13	13 604	13	13 604	-	-	2	699	2	699
Sum	-	-	15	16 091	15	16 091	-	-	2	699	2	699
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	1	1 987	1	1 987	-	-	-	-	-	-
Seilskibe	-	-	122	56 972	122	56 972	-	-	20	6 675	20	6 675
Sum	-	-	123	58 959	123	58 959	-	-	20	6 675	20	6 675
Totalsum af ladede fartøier	-	-	138	75 050	138	75 050	-	-	22	7 374	22	7 374
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	1	1 987	1	1 987	-	-	2	3 098	2	3 098
Seilskibe	-	-	3	1 185	3	1 185	-	-	11	10 827	11	10 827
Sum	-	-	4	3 172	4	3 172	-	-	13	13 925	13	13 925
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1 987	1	1 987
Seilskibe	-	-	6	2 756	6	2 756	-	-	111	55 636	111	55 636
Sum	-	-	6	2 756	6	2 756	-	-	112	57 623	112	57 623
Totalsum af ballastede fartøier	-	-	10	5 928	10	5 928	-	-	125	71 548	125	71 548

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 1 894 959.68, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 270 965.36. For ordre, reparation eller lignende anløb 2 norske fartøier dr. 1 514 tons. Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 6 dr. 3 655 tons, til hovedstationen 2 dr. 2 428 tons. Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 928.35, ved vicekonsulsstationerne kr. 4 090.01; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 2 973.35. Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 154.13, ved vicekonsulsstationerne kr. 115.92; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 212.09. I alt tilfaldt konsulskassen kr. 3 185.44. Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 204.00, i svenske sager kr. 49.94, i andre sager intet, ved vicekonsulsstationerne, i norske sager kr. 684.21, i svenske kr. 39.00, i andre sager kr. 6.00.

Ved hovedstationen udførtes der i løbet af aaret 1901 følgende mønstringsforretninger: Paa norske fartøier paamønstredes der 9 nordmænd, 2 svenske og 23 udlændinge, tilsammen 34; og afmønstredes 15 nordmænd, 5 svenske og 10 udlændinge, tilsammen 30; der rømte 3 nordmænd, 3 svenske og 11 udlændinge, tilsammen 17; der efterlodes syge 4 nordmænd, 2 svenske og 5 udlændinge, tilsammen 11. Der døde 3 normænd, 2 svenske og 1 udlænding, tilsammen 6; 1 nordmand og 1 udlænding døde paa reise til Rio; ligesaa anmeldtes 1 nordmands dødsfald paa et fartøis reise fra Port Elizabeth til Savannah. Paa svenske fartøier var der ingen forandring i besætningen.

Som sædvanlig sørgedes for de syge sjømænd, saaledes som deres tilstand gjorde det nødvendigt. Angaaende de døde sjømænd saavel ved hovedstationen som ved vicekonsulsstationerne er udbyttet af efterladenskaberne blevet indsendt til myndighederne hjemme eller oversendt, hvor der handledes om udlænding, til vedkommende konsulat i Brasilien.

I aaret 1901 tabtes et svensk fartøi i distriktet, nemlig skonnertskib «Svea» af Oskarshamn, der paa reise fra Cardiff til Rio Grande do Sul med kul forliste ved Petitinga, Rio Grande do Norte. Fører og besætning reddede sig ind til Natal. Norsk skonnertskib «Sola» af Kristianssand paa reise til Maranhao forliste, som nævnt i forrige aarsberetning, paa Sao Marcos banke ved Maranhao. Fører og besætning reddede sig iland. Barkskib «Marlborough» af Risør, bestemt fra Cardiff til Maranhao med kul, forliste ved Sao Marcos banke. Fører og besætning reddede sig iland. Skonnertskib «Glencoyn» af Kristiania, paa reise fra Santos til Falmouth med kaffe, led sjøskade i storm udenfor Cabo Frio, indkom til Rio de Janeiro og blev siden her judicielt kondemneret. Disse fartøiers besætninger modtog enhver fornøden bistand.

Spørgsmaal om handelssedvaner, fordringer, overliggedagspenge, havaritilfælde har som tidligere foranlediget, at generalkonsulatets assistance er blevet begjæret og ydet. Tvist betræffende trælastladninger fra de nordamerikanske sydstats-havne foranlediget ved angivelig «shortage» ved udmaalingen i fod er atter forekommet. Disse spørgsmaal er blevet søgt bilagt og ordnet efter omstændighederne bedst mulig.

Fra generalkonsulatet er i aaret 1901 blevet hjemsendt for norske sjømænd kr. 99.11 (£ 5. 9. 3) i hyrebeløb, altsaa lidt mere end i aaret 1900, for svenske sjømænd intet. Desuden hjemsendtes for skibsførere til rederier endel remisser.

Til generalkonsulatet indkom af korrespondance 590 skrivelser, foruden besigtigelsesrapporter, memorandums og mindre meddelelser, og afgik 647 skrivelser, foruden cirkulærskrivelser til vicekonsuler, opnævnelsesskrivelser og mindre meddelelser.

**

Skibsfarten. Bevægelsen var fremdeles meget liden, sammenlignet med tidligere aar. Der var endda færre seilskibe end i aaret 1901, og havnen, der næsten som regel var tom og stille, havde et fra sit vanlige bevægede liv meget forskjelligt udseende. Dampskibe kom derimod i et lidt større antal. Tonnagen var saaledes i det hele ikke mindre, men lidt større end i aaret 1900. Der ankom 50 og afgik 88 færre seilskibe end i aaret 1900, der ankom 78 og afgik 107 flere dampskibe end i aaret 1900. Dette forhold stod fremdeles i forbindelse med de vanskelige handelsforholde; der er ringere kjøbeevne end i tidligere aar, der er frygt for at overfylde lagrene, der er betænkelighed ved at bestille mere varer end dem, man er sikker paa at placere hos paalidelige kunder mod kontant. Istedenfor at fragte et helt seilskib til en stykgodsladning nøier man sig med smaapartier og bestillinger med mellemrum og lader disse smaapartier komme med rutedamperne. Dels er enkelte varesorter til Rio, der før kom i seilskibe, gaaet mere over til at befordres i dampskibe, som kul, ris og tildels trælast. Kaffe, der til Nordamerika og Europa nu for det meste gaar i dampskibe, blev forrige aar, paa grund af udskibningens store mængde, ogsaa tildels sendt i seilskibe. Til Sydafrika gik ogsaa endel kaffe i seilskibe, om end de direkte forbindelser did trods krigen ikke har været saa livlige som i tidligere aar. Naturligvis sælges mindre kvanta kaffe herfra nu til Transvaal og Orange end før; derimod skulde man tro, at kaffe tiltrængtes i høiere grad i Kapkolonien og Natal til de store engelske militærforsyninger; da disse for levnetsmidlernes vedkommende for det meste indkjøbes i Europa, tages vel ogsaa kaffe fra de store markeder i London, Havre, Rotterdam, Antwerpen og Hamburg. Partier er dog ogsaa sendt herfra til Sydafrika i dampskib til Europa for der at omlades for Kapstaden og Port Elizabeth. Da pest atter optraadte i Rio henimod aarets slutning, fik de fartøier, der berørte flere havne paa kysten, atter vanskeligheder at kjæmpe med, der hidrørte fra karantæneanordningerne, og foraarsagedes derved ophold og forøget omkostning, ligesom der faldt mere arbeide paa deres egne besætninger, idet de ikke kunde faa hjælp af arbeidsfolk fra land.

Hvad vor egen fart angaar, var antallet af ankomne norske skibe: Seilskibe 16 dr. 14 789 tons og dampskibe 3 dr. 4 444 tons samt 1 svensk seilskib dr. 378 tons og 1 svensk dampskib dr. 2 050 tons mod resp. 14 norske seilskibe (ingen dampskibe) dr. 12 502 tons og 1 svensk seilskib dr. 288 tons i aaret 1900. Disse lave tal skyldes de daarlige tider og den formindskede import samt den omstændighed, at vore fartøier istedenfor at nøie sig med lave fragter hid søgte og fandt noget fordelagtigere paa andre farvande, især i den mexikanske Golf og til Sydafrika. I den indenrigske fart var der ikke heller synderlig livlighed at spore. Saltfarten fra Mossoró og Assú, der ellers giver megen beskjæftigelse, stilnede af paa grund af vanskeligheder for det store saltbolag. Nogen øget bygning af brasilianske fartøier kunde ikke merkes. Den før omhandlede præmie af femti milreis pr. ton bibeholdtes. Paa grund af de ved pesten opstaaede vanskeligheder blev enkelte udenlandske fartøier tilladt benyttede i kystfart til transport af levnetsmidler og produkter, der ikke taalte at ligge.

Af andre nationers skibe ankom til Rio de Janeiro i oversjøisk fart: Tyske: Ankomne 1 seilskib, 101 dampskibe; afgaaede 1 seilskib, 108 dampskibe. Argentinske: Ankomne 1 seilskib, 16 dampskibe; afgaaede: 1 seilskib, 13 dampskibe. Østerrigske: Ankomne 0 seilskib, 17 dampskibe; afgaaede 0 seilskib, 9 dampskibe. Belgiske: Ankomne 0 seilskib, 15 dampskibe; afgaaede 0 seilskib, 13 dampskibe. Brasilianske: Ankomne 2 seilskibe, 44 dampskibe; afgaaede 1 seilskib, 43 dampskibe. Danske:

Ankomne 1 seilskib, 1 dampskib; afgaaede 1 seilskib, 1 dampskib. Franske: Ankomne 3 seilskibe, 121 dampskibe; afgaaede 2 seilskibe, 120 dampskibe. Spanske: Ankomne 0 seilskib, 24 dampskibe; afgaaede 0 seilskib, 24 dampskibe. Hollandske: Ankomne 0 seilskib, 7 dampskibe; afgaaede 0 seilskib, 7 dampskibe. Engelske: Ankomne 36 seilskibe, 366 dampskibe; afgaaede 33 seilskibe, 329 dampskibe. Italienske: Ankomne 3 seilskibe, 57 dampskibe; afgaaede 2 seilskibe, 55 dampskibe. Nordamerikanske: Ankomne 28 seilskibe, 2 dampskibe; afgaaede 24 seilskibe, 2 dampskibe. Uruguayske: Ankomne 2 seilskibe, 1 dampskib; afgaaede 2 seilskibe, 1 dampskib. Portugisiske: Ankomne 1 seilskib, 0 dampskib; afgaaede 1 seilskib, 0 dampskib. Som nævnt et lidt ringere antal seilskibe, men noget større antal fartøier i det hele, med noget større antal tons end i aaret 1900, ihvorvel meget ringere rørelse end i de senere aar siden aaret 1895. For at belyse dette 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 skibe	dr. 2 469 554 tons.
	(441 s. + 1 094 d.)	(370 709 + 2 098 919)
1897	1 274 skibe	dr. 2 146 854 tons.
	(347 s. + 927 d.)	(306 599 + 1 840 255)
1898	1 218 skibe	dr. 2 069 161 tons.
	(295 s. + 923 d.)	(271 064 + 1 798 097)
1899	1 070 skibe	dr. 1 916 939 tons.
	(194 s. + 883 d.)	(190 883 + 1 726 056)
1900	843 skibe	dr. 1 522 754 tons.
	(147 s. + 696 d.)	(147 545 + 1 375 209)
1901	871 skibe	dr. 1 686 543 tons.
	(97 s. + 774 d.)	(88 179 + 1 598 364).

Der afgik fra Rio til udlandet af alle flag:

1895	1 327 skibe	dr. 2 136 474 tons.
1896	1 405 skibe	dr. 2 283 499 tons.
	(419 s. + 986 d.)	(344 744 + 1 938 755)
1897	1 219 skibe	dr. 2 044 858 tons.
	(361 s. + 858 d.)	(316 580 + 1 728 278)
1898	1 130 skibe	dr. 1 957 711 tons.
	(301 s. + 829 d.)	(271 041 + 1 686 670)
1899	1 019 skibe	dr. 1 852 707 tons.
	(212 s. + 807 d.)	(206 751 + 1 646 956)
1900	790 skibe	dr. 1 407 122 tons.
	(169 s. + 621 d.)	(153 881 + 1 253 241)
1901	809 skibe	dr. 1 570 332 tons.
	(81 s. + 728 d.)	(78 502 + 1 491 322).

Der ankom til Rio i kystfart:				Der afgik fra Rio i kystfart:			
1895	1 358 skibe dr.	773 278	tons.	1895	944 skibe dr.	944 806	tons.
1896	1 415 „ „	825 016	„	1896	1 532 „ „	963 655	„
1897	1 437 „ „	775 675	„	1897	1 459 „ „	782 489	„
1898	1 248 „ „	673 226	„	1898	1 342 „ „	751 531	„
1899	1 229 „ „	632 298	„	1899	1 263 „ „	682 080	„
1900	860 „ „	445 016	„	1900	917 „ „	513 859	„
1901	955 „ „	634 324	„	1901	1 007 „ „	705 077	„

Mellem dem, der er opført som ankomne til Rio i kystfart, er naturligvis de allerfleste, nu da kystfarten er forbeholdt det nationale flag, brasilianske fartøier, saaledes i aaret 1901 795 ankomne fartøier med 335 193 tons og 816 afgaaede fartøier dr. 346 008 tons. Men der opføres ogsaa ligesom i de foregaaende aar adskillige udenlandske, nemlig 5 ankomne seilskibe dr. 1 690 tons og 155 dampskibe dr. 297 441 tons og 2 afgaaede seilskibe dr. 1 151 tons og 189 dampskibe dr. 357 918 tons, væsentlig under tysk, engelsk og fransk flag, men i mindre antal ogsaa under østerrigsk, argentinsk, belgisk, italiensk, dansk, spansk, portugisisk, uruguaysk og norsk flag. Som kystfart er da i de fleste tilfælde, ligesom i de forrige aar, skjønt uegentlig, medregnet de udenlandske dampskibe i regelmæssig rute, som berører brasilianske havne uden dog at føre last mellem disse, og de udenlandske seil- eller dampskibe, som efter at have losset i en brasiliansk havn gaar i ballast til anden brasiliansk havn for der at laste for udlandet.

Som forrige aar paapeget har den direkte fart mellem Brasilien og de forenede riger i de senere aar været liden. I aaret 1901 ankom der et norsk fartøi til Rio fra Visby med trælast, men der afgik ikke fra Rio til norsk eller svensk havn noget norsk eller svensk fartøi. Noget udenlandsk fartøi kan ikke sees at være kommet til denne havn fra Norge eller Sverige i det forløbne aar. Som tidligere nævnt finder dette sin forklaring i, at naar trælast undtages, sjelden et med vore varer helt lastet fartøi kommer hid. Vor export herhen (fisk, jern, tran, tjære, glasvarer, separatorer, petroleumsovne) kommer udelukkende i mindre sendinger pr. dampskib, væsentlig over Hamburg.

F r a g t m a r k e d e t. Som allerede antydet var der i denne havn ringe rørelse, og dette sporedes ogsaa i befragtninger. Ruteskibene til Europa tog, hvad gods og varer de kunde faa til billige fragtsatser, hvad enten det var kaffe, huder, malm, ben eller andre exportartikler, og rutedampskibene til Nordamerika tog kaffe, det ene i større mængde end det andet. Kun nu og da var der spørgsmaal om at befragte en „Outsider"-damper eller et seilskib enten til at tage kaffe til Nordamerika eller over til Kapkolonien. Af de 12 afgaaede norske seilskibe afgik de 10 i ballast for at søge fragt i Nordamerika, Kanada, Mexico og Australien, 1 med huder til Falmouth, 1 med kaffe til Kapstaden og af 2 afgaaede dampskibe begge i ballast. Det afgaaede svenske seilskib gik i ballast til Barbados, det afgaaede dampskib fortsatte til Dunquerque med fra Argentina medbragt last.

S j ø f a r t s b e s t e m m e l s e r. Som i de næstforegaaende aar bibeholdtes bestemmelsen om, at kai- og dokafgift skulde betales i guld. Ligesaa gjælder fremdeles, at fartøi, der løber ind i brasiliansk havn for at søge

ordres, kun skal betale en fast afgift af £ 2. 0. 0, og at det dermed er berettiget til at ligge i havnen i 10 dage uden yderligere afgift og uden forpligtelse til at indklarere. I havne, hvor der for unionens regning udføres arbeider for at forbedre indløb og ankerpladse, er den føderale regjering af kongressen ligesom forrige aar bemyndiget til at paalægge skibe, som benytter havnen, en afgift af fra 1 til 5 reis pr. kg. af varer, som der losses eller lastes (derimod ikke af blot omskibede varer), og skal produktet af denne afgift for hver havn danne et særskilt fond, bestemt til at fremme nævnte forbedringer. De havne, paa hvilke nærmest er tænkt, er Maranhao, Ceará, Natal, Parahyba do Norte, Paranaguá, Pernambuco, Maceió, Desterro de S^ta Catharina (Florianopolis) og Rio Grande do Sul. Bestemmelsen om til statistisk brug at afgive manifest over de indlastede varer med angivelse af fartøiets navn, klasse og tonnage, antallet af indlastede kolli med deres navn og kvantum og hver vares slags og vegt særskilt, hvis aflasteren har opgivet den, er bibeholdt med de mulkter, som for ikkebefølgelse af paabudet kan ilægges. Paa samme tid blev der i slutningen af aaret for at ophjælpe fiskerierne givet forskrift om, at brasilianske fartøier og baade, som udelukkende bruges til fiskeri, samt apparater, instrumenter og artikler, som anvendes i denne industri, skal være fri for afgifter og paalæg.

Økonomiske forholde. Landets præsident Dr. Campos Salles havde i sit budskab den 4de mai 1900 udtalt som regjeringens opfatning: „Studiet af landets almindelige vilkaar og bevægelsen af statsindtægterne bringer mig til sikkert at tro, at vi under 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 bemerkelsesværdig 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."

Dette program fastholdt regjeringen baade trods vanskelighederne ved bankkrisen i slutningen af aaret 1900 og gjennem aaret 1901. Takket være denne fasthed baade i synsmaader og i anvendelsen af system og midler vedblev regjeringen at hæve staten ud af dens finansielle krise, hvor tungt end de opofrelser føltes, som til dette øiemed var lagt paa skattebetalerne, og hvorunder disses private økonomi led. Statens krise bedredes jevnt, derom er ikke tvil. Krisen i handel og næringer forblev at gjøre sig gjældende, selv om den lettedes lidt ved den følge af det første faktum, som gav sig udtryk bl. a. i en forbedret kurs, i en større tillid i Europa og i en større optimisme og beredvillighed til kredit her.

I sit budskab til kongressen af 5te mai 1901 omhandlede præsidenten atter regjeringens program. Han nævnte de foranstaltninger, den havde seet sig nødsaget til udenom dette at tage i anledning af bankkrisen af september 1900, som uden seddelemission, men ved beleilige laan og ved statens midlertidige bestyrelse af Banco da Republica blev overvunden. Han fremholdt, at den vei, regjeringen havde valgt for at løse krisen, havde vist sig heldig, thi Banco da Republica havde siden formaaet paa fire maaneder (indtil 31te marts)

at indløse meget mere af de statsobligationer, som var blevet udstedte og laante til den, end det var aftalt, at den skulde indløse i et helt aar, og dens forretninger begyndte atter at komme i fuldt normal gjænge. Paa samme tid som regjeringen trods denne betænkelige krise kunde vedligeholde sin fasthed og ikke udstede sedler, som ved saamange tidligere skjæbnesvangre laan til banker (regjeringen udstedte fra 1892 til 1898 som laan til banker 260 millioner milreis, af hvilke ikke 20 milioner er tilbagebetalte, var man vedblevet med at inddrage og brænde sedler af den i omløb værende mængde, overensstemmende med forudsætningen i „Funding Loan". Den afgjørende frist i henhold til denne Brasiliens overenskomst med de britiske (og andre udenlandske) kreditorer var den 1ste juli 1901. Da skulde Brasilien gjenoptage betalingen af sin statsgjælds renter i guld. Præsidenten kunde udtale, at saa vilde ske: „Landet er tilbørlig forberedt til at vende tilbage til det normale system med betaling i mynt. Det totale beløb, der skal betales fra den 1ste juli førstkommende til slutningen af indeværende budgetaar, er £ 1 700 000: vel, paa den dag, den 1ste juli, vil regjeringen have til sin disposition i London et beløb af £ 2 300 000. Der vil følgelig være et overskud af £ 600 000. Takket være nyttige reformer i den nuværende præsidentperiode med dobbelt budget, i guld og i papirpenge, som for hver udgift, respektivt, anfører den tilsvarende indtægt i betræffende pengesort (ɔ: guld eller papir), kom der en skjønsom orden i mekanismen, i kraft af hvilken der a priori er sikret tilveiebringelse af det nødvendige guld til den uafbrudte fortsættelse af disse betalinger. Denne samme mekanisme, hvis basis er oppebørselen i guld af 25 pct. af toldafgifterne, vil paa den maade, paa hvilken den er kombineret, gjøre statskassen uafhængig og fri af kursvariationerne, der tidligere var aarsagen til den hele mangel paa ligevegt og til de meningsløse udsugelser, som statsindtægterne derved blev gjenstand for. Det er simpelt at paavise, hvad jeg netop har sagt. De aarlige terminer, der forfalder i guld, deri indbefattet renter af statsgjælden og rentegarantier, beløber sig ialt til £ 3 357 163. Nu beløber den rente, som svarer til 20 pct. i guld, undtagen de 5 pct., som har speciel bestemmelse til garantifondet (for de udstedte papirpenge), beregnet for indeværende finansaar sig til 36 millioner milreis, jævngod med £ 4 050 000, hvilket beløb, som det sees, er mere end tilstrækkeligt til regelmæssig at dække alle fornødenheder i den kommende budgettermin uden at medregne den saldo af £ 2 300 000, som jeg ovenfor nævnte. Deri ligger garantien for den jævne fortsættelse med betalingerne. Kortsagt, republiken opfylder korrekt sine alvorlige forpligtelser, og vi har mere end grund til at være berettiget tilfredse i anledning af saa levende beviser paa livskraft i dens økonomiske organisme og styrken i dens moralske energi."

Den første juli kom, og Brasilien gjenoptog ganske rigtig betalingen af renten af sin statsgjæld i guld, og kreditorerne efter „Funding Loan", som maaske havde havt sin frygt i saa henseende, var behagelig overraskede. Kontrakten af aaret 1898 var saaledes holdt fra brasiliansk side. Paa et lidet punkt var der ganske vist en liden afvigelse fra forudsætningen, saasedes som det senere i kongressen af den deputerede Custodio Coelho blev paavist. Kontrakten havde nemlig forudsat, at der skulde blive inddraget og brændt et til 115 millioner milreis svarende beløb i papirpenge (dette beløb modsvarer den udstedte sum funding-loan-obligationer £ 8 613 717 à 18^{d} pr. milreis), medens der selv til 31te december 1901 ikke var brændt mere end ca. 108 millioner milreis eller ca. 7 millioner for lidet. Hovedsagen var imidlertid, at kreditorerne var fornøiede og befolkningen i Brasilien ligesaa. Den 2den og 3die juli vo-

terede deputeretkammer og senat lykønskningsadresser, hvori man dvælede ved det tilfredsstillende faktum og over, at folket, som havde paalagt sig saa store byrder og forsagelser, nu saa tilbørlig frugt deraf.

Da finansministerens aarsberetning i september blev offentliggjort, saa man deri, at han ogsaa med tilfredshed dvælede ved det samme faktum, rentebetalingens gjenoptagelse; Dr. Murtinho fremhævede de gjorte opofrelser af skatteyderne, der havde bevirket statsindtægternes nødtørftige forøgelse, paa samme tid, som man havde beskaaret og indskrænket udgiftsbudgettet mest muligt. Men disse opofrelser havde ogsaa bevirket, at Brasiliens budget viser overskud. Det valgte system, at oppebære en del af toldindtægten (25 pct.) i guld, havde sat regjeringen istand til at betale forpligtelser uafhængig af vekselkurs og jævnt at inddrage papirpenge, saa at der paa tre aar var blevet brændt omkring 100 millioner milreis. Imidlertid gjaldt det at fortsætte dermed, saasom den cirkulerende seddelmasse endnu var ca. 700 millioner. Dette tal refererer sig dog til 31te december 1900. Den 31te december 1901 var det kommet ned til 680½ million. (Det havde i aaret 1898 været 788 millioner). Dr. Murtinho henviste til vigtigheden af med seighed at fortsætte med samme system. Dette maatte forbedre papirpengenes værdi, dette fik altsaa sit udtryk i høiere kurs, dette i større lethed for staten i at betale og i øget kjøbeevne hos individet, altsaa paa samme tid i forbedret økonomisk stilling saavel for land som for folk. Dette sukcessivt ændrede forhold vil da gjøre det lettere for regjeringen at tage fat paa den del af reorganisationen, som ligger i at ophjælpe næringsveiene, saa at kvantumet af exportartikler øges, paa samme tid som den høiere kurs gjør disses pris fordelagtigere og deres udbytte større, og den reorganisation, som fremdeles ligger i da efterhaanden at nedsætte indførselstold og skatter, efterhvert som det bliver muligt.

Den nuværende finansminister lægger en saa stor vegt paa seddelcirkulationens rimelige forhold til behovet, at den efter hans mening absolut bestemmer pengekursen. Han har formuleret forholdet i en egen økonomisk lov. Det totalbeløb i £ sterling, siger han, som Brasiliens samlede export repræsenterer, divideret med det beløb i milreis, som den cirkulerende seddelmasse udgjør, vil give det antal pence, som hver milreis bør være værd: saaledes ansees exportværdien nu lige med 35 millioner £ st., og er der 689 millioner milreis i omløb, bør en milreis svare til 12 d. Dette forhold stemmer ogsaa faktisk nogenlunde med den nugjældende kurs. Var forholdet en ubønhørlig lov (og ingen andre om end mindre faktorer indvirkede), skulde selvfølgelig kursen for hver ugentlig brænding af sedler gjøre sit lille, men regelmæssige hop opad. Denne regelmæssighed er nu ikke indtruffet. Fluktuationerne i kursen vedvarer, omend inden meget beskednere grænser end før. Imidlertid er en forbedring i kursen af fra $5^5/_8$ d. pr. milreis i aaret 1898 til ca. 12 d i aaret 1902 unegtelig et argument af betydning at henvise til.

Det er muligt, at statsøkonomer ikke vilde godkjende Dr. Murtinhos sats i sin enkle form som en økonomisk lov. Hans vedholdende pegen paa papirpengenes forhold har dog gjort, at det lidt efter lidt er gaaet ind i bevidstheden her, at de uhyre seddelemissioner har været den hovedsageligste grund til Brasiliens forlegenheder og krise i de forløbne aar. Det største herværende blad, „Jornal do Commercio", skrev i september 1901: „Om vi ser vort finansielle system reorganiseret, lider vi imidlertid fremdeles af en forfærdelig økonomisk krise, som influerer paa landets hele kommercielle og industrielle liv og angriber vor egen sociale existens. Det samtidige fald i priserne paa alle exportprodukter er uden tvil en af de fornemste grunde til denne enorme,

trykkende nedgang i arbeidet og den offentlige rigdom, men aarsagerne af politisk natur virker ikke mindre dertil. Føderalregjeringens mangel paa evne til at indgribe i produktionen, i at regularisere det nationale arbeide og i at befordre befolkningen af den brasilianske jordbund samt i at lette den indenrigske handel ved afskaffelse af tariferne stat og stat imellem, er en af dem. Variationerne i den internationale handel kan rettes af sig selv, idet forbruget af importerede gjenstande er naturlig begrænset af midlerne til at betale dem, og i dette tilfælde holder import og export hinanden i ligevegt; vi kan blot indføre, hvad vi kan betale, især delshed nu, da de brasilianske handelspladse ikke nyder den frie kredit, som de nød fordum. Europa sender os theorier og raad gratis, men sender os ikke en tilvirket gjenstand, uden at vi har kaffe, kautschuck, tobak eller bomuld af tilsvarende pris og værdi til at betale den med. Det er den økonomiske krise altsaa, som regjeringen nu maa give sig ikast med, og hr. finansministeren er i sin aarsberetning paa det rene dermed. Hs. Exc. ser den og paapeger den. Det er i disse overvældende kvælende forhold, vi lever. Det er lidelserne, anstrængelserne, som hidrører fra denne krise, som indgiver en mange følelser, mange domme og meninger, der ganske vist er feilagtige for dem, som reflekterer og bedre kjender forretninger, men som synes berettigede for dem, som kjæmper med nød, som ser ruin foran sig trods sit arbeide, sin intelligens, sine anstrængelser. Trang bringer meninger paa afvei, og unegtelig er nu hverken handelen, industrien eller folket rigt eller velstaaende. Det er denne økonomiske situation, som regjeringen nu maa møde, og det er at haabe, at den i dette arbeide maa være saa heldig, som den var det i den finansielle restauration, som den realiserede."

Finansministeren havde paapeget som middel mod den finansielle krise inddragning af seddelmynt. Han paapegede som middel mod den økonomiske krise, udvikling af jernbanerne og ophjælpelse af næringsveiene. Han siger derom: „Centraljernbanen, som giver en aarlig bruttoindtægt af 32 millioner milreis, kan med privat administration give et nettoudbytte af 5 à 6 millioner milreis aarlig. Naar denne bane ved forpagtning overgives til en gruppe nationale ingeniører, vil vi med disse 5 eller 6 millioner kunne fortsætte ikke blot forlængelsen af centraljernbanen selv, men hjælpe ved bygningen af andre jernbaner i staterne. Et beløb af 5 eller 6 millioner milreis, med en god kurs, er allerede et mægtigt element til dette foretagende, af hvilket Brasiliens fremtid afhænger. En ikke mindre paatrængende nødvendighed er bygningen af nogle havne og da særlig Rio de Janeiros. Hvis de bolag, som har koncessioner betræffende denne sidste, ikke skulde opnaa at reise kapitaler, skulde jeg anse det heldigt at bygge for midler tilveiebragte ved en udstedelse af obligationer, hvis renter og amortisation let skulde kunne betales ved udbyttet af havnens eventuelle drift. Jeg ved, at der er folk, som foresætter sig at realisere dette saa vigtige arbeide paa de vilkaar, som jeg netop har sagt. Ved denne bygning af jernbanen og af Rio de Janeiros havn vilde der findes arbeide for de hundreder af mænd, som anvendte sin virksomhed ved de foretagender, som organiseredes i seddeludstedelsernes tid, og som likvideredes. Jeg skal intet sige om midlerne til at fæste hos os og udvikle de utallige kulturer, som i vort land kunde give overordentlige resultater, saasom dette mere tilkommer min kollega industriministeren. Men jeg beder om lov til at henlede opmerksomheden paa undersøgelsen og driften af vore miner. Ihvorvel kapitalerne til disse foretagender tildels kan leveres af udlændinge, er det min tanke, at driften bør ske ved nationale selskaber. Driften af miner er meget

forskjellig fra driften af jernbaner, havne og andet, som foruden direkte vinding medfører indirekte fordele af uvurderlig værdi. Hvis en jernbane eller en havn drives af et udenlandsk selskab, vil det direkte udbytte af disse foretagender gaa ud af landet, men vi vil nyde alle de indirekte fordele, udvikling af handel, af industrier, af agerbrug og andre elementer til civilisation. Men med driften af miner er det en anden sag, saasom de ikke efterlader nogen indirekte fordel undtagen ubetydelige exportafgifter til staterne, og minernes direkte produkter gaar alle til udlandet, naar driften foretages af udenlandske selskaber. Det er, hvad der finder sted hos os: vore rigdomme, i guldet i vor jord, ledes ud af landet uden nogen positiv fordel for os, som imidlertid endnu hjælper disse selskaber med toldfrihed for deres indførte materiale."

Ministerens tanke angaaende centraljernbanen blev der i den form intet af, fordi kongressen tog tilbage den givne bemyndigelse til at sælge eller bortforpagte den. Bemyndigelse gaves dog til at udføre to forlængelses- og omlægningsarbeider.

Brasiliens vigtigste næring er kaffedyrkningen. Hidtil har kaffepriserne, paa en ikke altid absolut klar maade, havt indvirkning paa vekselkursen og vekselkursen paa kaffepriserne. Den side af spørgsmaalet om den økonomiske krise her, som interesserede de fleste folk, var mindre, hvad der kunde gjøres for kommunikationernes forbedring eller for ophjælp af næringsveie som grubedrift. Det egentlige livsspørgsmaal var: Hvad kan der gjøres for kaffeen? Da regjeringen ved at rede den finansielle situation havde bragt kursen op, ventede man, at kaffeprisen ogsaa skulde stige. Men den holdt sig nede til landbrugernes store sorg, saasom mange af dem sidder i en mere end trykket stilling. Hertil bidrog den enorme mængde kaffe, som i aaret 1901 produceredes i Brasilien, eller ialt 15 millioner sække ($9^1/_2$ million udskibet over Santos, $4^1/_2$ over Rio de Janeiro, 1 million tilsammen for alle de andre stater, Bahia, Espirito Santo, Ceará). For faa aar siden var 8 à 9 millioner maxium. Forbruget i verden er knapt vokset til mere end 15 millioner. For faa aar siden var det 12 millioner. Den uhyre brasilianske høst maatte altsaa komme til at trykke markederne i Amerika og Europa. Medens det under normale forholde er i de store spekulanters og exportørers interesse, der her saagodtsom har monopoliseret kaffeudførselen, at trykke prisen og holde den saa lavt nede som muligt, var det heldigvis nu ikke i deres interesse at lade den synke yderligere. Til de lave priser fandt størstedelen af den store høst sin vei til de udenlandske markeder, hvor saaledes store beholdninger ophobedes. Var en ny stor høst kommen, vilde disse ikke paa en stund kunnet kjøbe. Heldigvis blev udsigterne for næste høst (1902—1903) daarlige. (For Rio de Janeiro beregnedes $2^1/_2$ million sække). Dette vilde altsaa lidt efter lidt bringe efterspørgselen tilbage til normalt stade. Men hvad der var skeet, overbevidste brasilianerne om, at noget maatte gjøres angaaende kaffeproduktion og kaffehandel. De forskjelligste forslag fremkom. Det radikaleste var, at kaffehandel skulde være monopol og indehaves af regjeringen, at denne skulde kjøbe til en bestemt pris af alle, og at den da i auktions form eller uden saadan skulde sælge den alt efter markedets stilling og saaledes drive prisen op. Dette system (den hollandske regjering bruger det paa Java) er maaske anvendeligt i en mindre koloni; men man overbeviste sig om, at det i et stort land vilde have sine ulemper. Et andet forslag var, at man skulde brænde $^1/_5$ af kaffehøsten. Et tredje, mere praktisk, var, at man skulde forbyde udførsel af ringere kaffesorter end nr. 7, maaske for de første aar af nr. 8, at exporttolden skulde gradvis formindskes for de bedre numre, for exempel 11 pct. af værdien skulde fremdeles betales af nr. 7, men 8 pct. for nr. 6, 5,

4, 3, 2 eller 1, herved skulde plantageeierne blive interesserede i selv at fremsende gode sorter kaffe istedenfor de tarveligere, og exportørerne blive nødt til at kjøbe de gode sorter kaffe, medens de nu netop er interesserede i at faa de daarligere og til saa lav pris som muligt, fordi de paa samme tid er brændere (ialfald i Nordamerika), og deres kunder saaledes først faar se kaffeen i brændt form, og kvaliteten saaledes for dem spiller ubetydelig rolle. I dette forslag er der, synes det, virkelig en praktisk tanke. Alle med kaffehandelens problemer forbundne omstændigheder var her saa længe ubegribelige, at man begyndte at undersøge dem i Nordamerika og Europa. Til sin ærgrelse er man nu paa det rene med, at den nordamerikanske brændte kaffe, der sælges under brasilianske eller finere navne, er al den daarligere brasilianske, og at en stor del af den Mokka, Java og Ceylon, der udbydes raa rundt om i verden, kun er de bedste dele af de brasilianske kaffepartier, omhyggelig udskilte fra disse. Nu, siger brasilianerne sig selv: Er denne handel for vore kunder, der kun betaler os i første haand en saa ynkelig pris, saa lønnende, hvorfor skulde saa ikke vi lægge an paa at producere sorterne nr. 1 til 6 til salg i raa stand, og selv foretage brænding af nr. 7 til 11 og kun lade denne sidste kaffe komme til udlandet i brændt form. Andre forslag var, at man straks ad diplomatisk vei gjennem traktater og toldoverenskomster skulde søge nye markeder for kaffe aabnede; at man skulde gjøre ivrig propaganda for den ved at have store permanente udstillinger af de bedre sorter brasiliansk kaffe rundt om i verden; at man skulde give landbruget et kontant laan paa 50 millioner milreis som hjælp af staten. Plantageeierne i distriktet Limoeiro blev enige om tre forholdsregler: 1. At indstille forsendelser af kaffe til Rio og Santos, indtil de store beholdninger der var rømmet. 2. At opnævne fiskaler, som skulde hindre, at der fremkom mere kaffe fra 1ste juli 1901. 3. At begjære landbrugsselskabernes assistance til at opnaa henstand hos de forskjellige i landeiendommene interesserede kreditorer, indtil priserne paa kaffe atter skulde hæve sig lidt. Plantageeierne i distriktet Banharao blev paa sit møde enige om: 1. At nedsætte godtgjørelsen for kolonister for aaret 1902 til 70 milreis for pasning af et tusind kaffetræer. 2. At nedsætte daglønnen for arbeidere til rs. 1$500 med kost og rs. 2$000 uden kost. 3. At forkaste det fremsatte forslag om at opbrænde 20 pct. af kaffehøsten. 4. At opgive plantning af kaffetræer i fire aar. 5. Paa Fazendaerne at magasinere al den daarligere kaffe og siden at sælge den til 5 milreis pr. 15 kilos. I denne beslutning er punkt 4 af interesse. I punkt 5 turde salget af den daarligere kaffe til end billigere pris kun blive modtaget med aabne arme af exportører, for hvem kvaliteten er temmelig ligegyldig.

For at imødekomme plantageeierne og alle i kaffe interesserede opnaaedes imidlertid, at jernbanefragterne blev nedsatte for kaffe saavel paa centraljernbanen som paa Leopoldinabanen. For de ikke mange Fazenda-eiere, der selv exporterer, blev det ogsaa en lettelse, at fragten pr. dampskib til de nordamerikanske havne blev nedsat fra 50 cents til 30 cents pr. sæk, medens denne fragtnedsættelse ellers kom exportørerne tilgode og ikke havde høiere kaffepris tilfølge.

Den indtraadte forbedring af kursen af omkring 2 pence pr. milreis fra forrige aar skulde trods den følte krise gjøre det ialfald lidt lysere i de fleste økonomiske forhold. For de forbrugende klasser merkedes det i lidt billigere priser paa fornødenhedsartikler, ihvorvel varerne her som regel har meget lettere for at blive dyrere end billigere. Saavel i importhandelen som i enkelte industrier (særlig væveribranchen) var det lidt livligere især i begyndelsen af

aaret; i nogle industrier følte tryk. Rio de Janeiro har ved kreditindrømmelsen og de store driftskapitaler, forretningerne gjerne maa have, en stor elasticitet i sine merkantile forhold. Falliter var hidtil, da private og banker altid strakte sig saa langt som muligt i at hjælpe, relativt sjeldne. Men krisen har varet længe.

De banker, der under bankkrisen i september 1900 kom i forlegenhed, var Banco da Republica, Banco Rural e Hypothecario, Banco de Lavoura e Commercio og Banco Commercial. Den første og den sidste opnaaede allerede snart at komme igang som før, efterhaanden at opfylde de betingelser, hvorpaa de havde ordnet sig med sine kreditorer, og at afvikle sine portefeuiller, og de to andre opnaaede ogsaa ordning og kunde begynde at arbeide igjen, ihvorvel dette ikke gik med samme lethed. Da Banco da Republica har en overmaade stor betydning for det brasilianske forretningsliv, er det endnu altid et inderligt ønske, at den kunde blive et solid, ordentlig og forsigtig bestyret penge-institut, der intet skulde have med politik eller politikere at gjøre og ingen afhængighed, direkte eller indirekte, have af staten. Disse ønsker synes meget vanskelige at opnaa. Bankkriserne i Pará og Bahia blev ogsaa heldig overvundne.

I det forløbne aar var det trods den indtraadte bedring ikke at undgaa, at endel konkurser forefaldt, væsentlig af mindre huse, foranlediget ved, at de ikke kunde faa ind sine store tilgodehavender i det indre (stundom op til $^1/_2$ million milreis's værdi). Iøvrigt har man her længe klaget over forholde, der gjør sig gjældende ved konkurs, at misbrug gjøres, dels til unddragelse af aktiva fra massen, dels til indførelse i boet af fingeret gjæld, dels i anledning den store omkostning ved behandlingen. Man har villet indføre reform i lovgivningen derom.

Medens i Mexico de enkelte stater ikke paa egen haand kan paadrage sig selvstændig udenrigsk gjæld, har hver stat i Brasilien ret dertil. Forskjellige af dem har benyttet den saa vel, at de er kommet i vanskeligheder derved. Føderalregjeringen er ved denne ordning i den ubehagelige situation, at den selv kan arbeide ihærdig for at bringe kursen op og forbedre noteringen af de brasilianske statspapirer i udlandet, men maa paa samme tid enten se brasiliansk kredit svækkes ved, at staternes regjeringer ikke punktlig opfylder sine forpligtelser, eller selv hjælpe eller maaske helt overtage gjælden. At dette forhold er bagvendt, erkjendes nu.

Af toldindtægten betales efter den nuværende ordning 25 pct. i guld. De erlægges gjennem „vales« lydende paa guld, kvitteringer fra bemyndigede banker, hvilke ved hver maaneds slutning afgiver det dertil svarende beløb guld i veksler.

I budgetloven, der voteredes i aarets slutning, blev indtægten for aaret 1902 ansat til rs. 42 876 666$637 i guld og rs. 257 461$000 i papirpenge, medens udgift opførtes med rs. 33 592 171$580 guld og rs. 237 921 888$054 i papirpenge, hvorved altsaa en betragtelig saldo var forudsat at skulle fremkomme.

Den udenlandske statsgjæld beløb sig pr. 30te juni 1901 til ca. $49^1/_2$ million £ (pr. 31te december 1901 er angivet $42^1/_2$ million £), hvorpaa man havde at betale en rente af £ 2 233 978. Regnes til dette sidste tal ca. £ 1 100 000 garanterede renter til jernbaner og ca. £ 233 000 til nogle andre forpligtelser og til udenrigsministeriets udgifter, fremkommer £ 3 571 330, der skulde udgjøre det aarlige beløb i guld, som Brasilien nu har at betale. Den indenrigske konsoliderede statsgjæld, der pr. 1ste januar 1901 var i omløb, er angivet til ca. 512 millioner milreis.

Den for aaret 1901 gjældende toldtarif blev næsten uforandret bibeholdt ogsaa for aaret 1902. Der var i begge kamre, men især i senatet, lange debatter om ændringer for enkelte varers vedkommende, men en almindelig revision blev udsat.

I enkelte jernbaners stilling indtraadte en forandring i aaret 1901, forsaavidt som regjeringen bestemte sig til at indløse enkelte, der eiedes af udenlandske selskaber, men nød rentegaranti af staten. Underhandlinger indledes herom gjennem Dr. José Carlos Rodrigues i London og førte til det ønskede resultat.

Centraljernbanen er fremdeles i god og lønnende drift. Trafiken er tiltaget, og der er ved nedsatte fragtsatser taget hensyn til landbrugets interesser, som saaledes skulde kunne forsende sine produkter selv paa lange distancer. Sao Paulo Railway Co. har nu sin nye dobbelte linje til Santos i fuld drift. Det er et anlæg med store og kostbare ingeniørarbeider. Kabelsystemet i fjeldopstigningen er bibeholdt. Den nye stationsbygning, Estaçao da Luz, i Sao Paulo er et prægtigt og fuldt moderne anlæg. Stationen i Santos er ogsaa forbedret og udvidet særlig for at lette og øge godstrafik. Den er sat i forbindelse med kaierne i Santos, og godset kan saaledes lige fra skibssiden gaa lige til det indre.

Industrier. Som nævnt havde væverierne et ret godt aar. Det nationale produkt af billigere bomuldsvarer har udvidet sit marked paa de udenlandske artiklers bekostning. Enkelte af de herværende store væverier, der tildels drives med engelske verkmestere og arbeidere, er mønsteranlæg med alle moderne forbedringer. Bryggeri-industrien indtraadte en ændring. De store anlæg, Antartica, Bavaria (Sáo Paulo), Teutonia, Bavaria og Brahma (Rio de Janeiro), der er de største i landet og allerede tilvirker saameget øl, at udenlandsk import saagodtsom er stanset, undtagen for lidt engelsk stouts vedkommende, indsaa, at der i administrationsomkostninger, reklame og konkurrenceudgifter medgik altfor betydelige beløb for dem, hvilke ved en sammensmeltning skulde kunne spares. De dannede derfor et fælles bolag med en kapital af ca. 21 millioner milreis. Dette er det første exempel paa en trustorganisation i dette land. Bolaget har officiel approbation paa sine statuter. Skulde kongressen ville hindre dets virksomhed eller ialfald ramme den, kunde der blive spørsmaal om nedsat indførselstold paa øl, hvorved de oversjøiske bryggerier altsaa vilde have en chance.

Fyrstik-industrien kan ikke siges at have havt den blomstring, som man havde ventet sig, da den næsten prohibitive told blev paalagt. Enkelte fabriker, der har forskaffet maskineri til at lave æsker og stikker, kan ikke konkurrere med andre, der henter færdige æsker og stikker fra udlandet og blot paasætter fosfor her. Der var derfor spørsmaal om at ændre toldsatserne saa, at denne indførsel skulde vanskeliggjøres, men heraf blev intet. Nogle fabriker realiserer fremdeles betragtelig vinding. Om emnet er afgivet særskilt indberetning.

Meieri-industrien søger at arbeide sig op, hvortil den i forskjellige stater som Minas Geraes, Paraná og Sta. Catharina skulde have gode betingelser, men den kjæmper med vanskeligheder. Nærmest hovedstaden er allerede den omstændighed i veien, at melken her betales med saa stor pris, at ingen

vilde staa sig paa at tilvirke den til smør og ost. Der var tale om at forhøie tolden paa smør for at hjælpe denne industri.

Børsen. Salg og kjøb af papirer paa børsen foregik i aarets løb med ret stor livlighed, forsaavidt angaar statsobligationer, visse bankers, jernbaneselskabers og fabrikers papirer; men idethele var der mindre omsætning end tidligere aar. Priserne fluktuerede meget som vanligt. Der omsattes ogsaa en hel række papirer, hvis noteringer (lige ned til 10 og 20 reis pr. stykke) er en trøstesløs erindring om alle de kapitaler, som „Gründer"-manien og uforstandige spekulationer i de første aar efter aaret 1890 her har slugt.

Pengekursen stod i aarets løb saaledes:

	England.	Frankrige.	Tyskland.
	Pence pr. milreis.	Rs. pr. frc.	Rs. pr. mk.
Januar	$9^3/_4$ à $10^3/_{16}$	939 à 982	1$160 à 1$212
December	$11^{15}/_{16}$ à $12^5/_8$	756 à 800	932 à 987
	Forenede Stater.	Italien.	Portugal.
	Rs. pr. dollar.	Rs. pr. lire.	pr. 100$000
Januar	4$913 à 5$170	897 à 955	376 à 415
December	3$945 à 4$207	748 à 800	322 à 342

Middelkursen for aaret 1901 blev ca. $11^1/_3$ d. I aaret 1900 oscillerede kursen paa England mellem $6^5/_{16}$ og $14^3/_8$ og i aaret 1899 mellem $6^5/_8$ og $8^1/_4$. Kurserne ovenfor paa England, Frankrige og Tyskland angaar bankpapirer paa 90 dage sigt. De paa de Forenede Stater, Italien og Portugal angaar 3 dage sigt

Havnene. Santos havn er ved kaiarbeiderne saa forbedret, at den nu er vanskelig at gjenkjende for den, der saa den i gamle dage. Disse anlæg har lettet losning og ladning saa, at last der fra fartøis side kommer over i jernbanevogn. Tid og omkostninger er sparet, behandlingen er blevet bedre og kontrollen skjærpet. Disse fordele opveier de i øvrigt ret høie afgifter. Da kai-kompagniet der er et nationalt bolag, som saaledes har vidst baade at kunne realisere en stor plan ved hjælp af udenlandske og brasilianske ingeniører og national kapital, har man noget ivrigere ofret tanken om kaianlæg i Rio sin opmerksomhed og endog antydet tanken om og muligheden af at gaa igang dermed selv, hvis det engelske selskab, der fik koncession, men som endnu ikke har begyndt arbeiderne, ikke skulde kunne realisere dette verk. Hovedstaden har paa Ilha do Vianna faaet en god ny tørdok og mekanisk verksted, anlagt af firmaet Lage & Co.

Handel. Brasiliens export kan ansættes til en værdi af 35 à 36 millioner £ sterling og importhandelen til ca. 20 millioner £. Disse tal turde, i mangel af nøiagtige data, dog være tilnærmelsesvis rigtige. Det sees saaledes, at der er en betydelig handelsbalance i landets favør.

Som almindelig bemerkning kan siges, at aaret 1901 for handelen i hele Brasilien var lidt bedre end aaret 1900. Den før omhandlede tendens hos den tyske handel til her med al energi at trænge ind, delvis paa bekostning af fransk og engelsk handel, turde siges fremdeles at træde frem. Vor egen handel gjør langsomme fremskridt. Da vore varer kun fremkommer gjennem mellemhænder, væsentlig tyske huse i Hamburg, er det vanskeligt at komme

paa det rene med, hvad der afsættes deraf, og det er vistnok oftere endnu tilfældet, at de antages for tysk eller engelsk fabrikat.

I den ovennævnte statistik er Norge og Sverige opført under ét, uden at det kan sees, hvad der er kommet fra hvert af de to lande. De i hele Brasilien i de 8 maaneder af aaret 1901 solgte norske og svenske varers værdi er opført med rs. 3 056 069$000 eller £ 143 852. Denne værdi fordeler sig saaledes: Klassen staal, jern og manufakturer deraf kg. 467 842, rs. 152 330$ (staal i barrer, plader og stykker kg. 6 568, rs. 2 901$, jern i plader og stænger kg. 410 096, rs. 116 077$, ikke specificerede manufakturer af staal og jern kg. 51 178, rs. 33 352$). Bomuld og manufakturer deraf: Bomuldstøier kg. 137, rs. 484$. Apparater, maskiner og redskaber kg. 8 253, rs. 35 991$, (maskiner og tilbehør kg. 4 769, rs. 29 464$, ikke specificerede redskaber og verktøi kg. 3 484, rs. 6 527$). Næringsmidler kg. 2 426 136, rs. 1 670 874$ (klipfisk kg. 2 397 887, rs. 1 642 138$, smult kg. 5 077, rs. 7 582$, smør kg. 1 006, rs. 3 060$, ost kg. 43, rs. 50$, konserver af fisk kg. 16 885, rs. 12 654$, konserveret melk kg. 5 226, rs. 5 321$, ikke specificerede kg. 12, rs. 69$). Ler, sten, stentøi, porcellæn, sten og jord ikke specificerede: kg. 20 881, rs. 902$. Kobber, bly, tin, aluminium, nikkel, blik og zink: ikke specificerede manufakturvarer af disse metaller kg. 106, rs. 1 145$. Læder og skind og arbeider deraf: ikke specificerede kg. 158, rs. 1 033$. Knivsmedarbeide: kg. 23, rs. 314$. Uld og manufakturer deraf: Tøier af uld og blandinger kg. 20, rs. 1 505$. Træ, rør og arbeider deraf kg. 2 201 449, rs. 423 194$, (furutræ (pinho) kg. 1 684 307, rs. 188 521$, træ, ikke specificeret, kg. 12 000, rs. 2 806$, trævarer, ikke specificerede, kg. 505 142, rs. 231 867$). Oljer: kg. 547, rs. 455$, (maskinoljer kg. 380, rs. 398$, vegetal olje kg. 167, rs. 57$). Papir: kg. 2 091 464, rs. 690 694$, (trykpapir kg. 1 054 109, rs. 345 736$, manufakturer af papir, pap og karton kg. 1 037 355, rs. 344 958$). Kemiske produkter: kg. 135 986, rs. 49 957$ (medikamenter og droger kg. 40 362, rs. 24 430$, ikke specificerede varer kg. 95 624, rs. 25 527$). Farver og fernisser kg. 38 481, rs. 9 670$. Forskjellige artikler kg. ?, rs. 17 521$. Den hele udførselsværdi i de 8 maaneder, rs. 3 056 069$ skulde altsaa svare til en maanedlig værdi af rs. 382 009$ og en aarlig af rs. 4 584 108$.

Hvorledes indførselen inden de samme klasser fordeler sig fra de forskjellige lande, sees af nedenstaaende

Oversigt

over indførselen til Brasilien fra de forskjellige lande i de 8 maaneder januar—august aar 1901 med angivelse af varernes art.

Varernes art.	Tyskland. Værdi i milreis.	Argentina. Værdi i milreis.	Østerrige-Ungarn. Værdi i milreis.	Belgien. Værdi i milreis.
1. Staal, jern og manufakturer deraf	2 039 619	6 577	77 255	1 273 605
2. Bomuld og tilvirkninger deraf	2 743 365	37 841	750 866	301 790

Varernes art.	Tyskland. Værdi i milreis.	Argentina. Værdi i milreis.	Østerrige-Ungarn. Værdi i milreis.	Belgien. Værdi i milreis.
3. Apparater, instrumenter, maskiner, tilbehør, verktøi	2 739 991	22 103	51 918	336 235
4. Vaaben og ammunition til jagt	406 446	—	419	343 370
5. Artikler bestemte til næring	2 242 786	34 021 372	2 363 719	150 091
6. Lervarer, stentøi og porcelæn	1 267 482	817	40 321	492 866
7. Kautschuck, ubearbeidet .	—	—	—	—
8. Kautschuck i manufaktur	275 643	—	32 453	5 318
9. Harpiks	1 489	—	—	86
10. Stenkul	53 006	84	—	—
11. Cigarer og anden tobak i manufaktur	2 274	—	843	259
12. Kobber, tin, bly, blik etc.	673 480	—	32 489	203 164
13. Kokes og andet kunstigt mineralsk brændsel . .	6 294	—	—	—
14. Huder, skind og manufakturer deraf	995 739	25 600	25 472	56 777
15. Knivsmedarbeider . . .	348 657	—	486	3 063
16. Blade, rødder til medicinsk brug	135 647	313	42 852	3 305
17. Tobak i blade	44 814	657	1 341	18 433
18. Levende kvæg	—	147 884	—	—
19. Smørelse og talg . . .	5 524	1 194 127	—	3 736
20. Guldsmedarbeide . . .	247 367	—	11 293	—
21. Traad og jute	1 127	—	—	—
22. Kerosene (petroleum) og andre raff. minerale oljer	16 822	—	12 629	—
23. Uld og manufakturer deraf	1 140 660	6 723	204 044	209 818
24. Lin og manufakturer deraf	183 765	3 354	88 052	271 836
25. Bøger og tryksager . .	154 621	18 296	1 299	6 338
26. Træ, rør og arbeider deraf	194 038	8 520	192 790	7 193
27. Marmor	349	162	152	35
28. Oljer	114 464	168	10	25 286
29. Papir til trykning . .	529 755	—	88 312	259 532
30. Papir, pap, karton i manufaktur	1 159 011	—	194 531	110 101
31. Parfumerier	22 139	—	1 488	117
32. Kemiske produkter . .	1 323 248	10 662	7 984	227 023
33. Silke og manufakturer deraf	291 688	851	11 007	246
34. Farver, fernisser . . .	680 508	39	1 186	19 212
35. Glas, krystal og arbeider deraf	685 001	2 389	89 454	307 414
36. Forskjellige artikler . .	3 737 651	133 418	662 531	925 289
Tilsammen	24 464 470	35 642 257	4 987 196	5 562 318

Varernes art.	Forenede Stater. Værdi i milreis.	Frankrige. Værdi i milreis.	Storbritannien og kolonier. Værdi i milreis.	Spanien. Værdi i milreis.
1. Staal, jern og manufakturer deraf	1 946 601	447 099	4 298 507	1 532
2. Bomuld og tilvirkninger deraf	782 971	983 745	15 243 692	20 349
3. Apparater, instrumenter, maskiner, tilbehør, verktøi	2 434 452	1 350 416	6 082 549	756
4. Vaaben og ammunition til jagt	221 247	108 747	276 633	6 334
5. Artikler bestemte til næring	13 080 189	4 359 218	14 369 295	1 202 191
6. Lervarer, stentøi og porcelæn	13 438	528 413	1 431 431	7 599
7. Kautschuck, ubearbeidet	—	—	—	—
8. Kautschuck i manufaktur	38 628	138 835	403 073	994
9. Harpiks	531 204	—	327	—
10. Stenkul	1 702 334	—	17 100 197	—
11. Cigarer og anden tobak i i manufaktur	13 784	735	2 691	—
12. Kobber, tin, bly, blik etc.	175 666	417 126	2 421 906	6 062
13. Kokes og andet kunstigt mineralsk brændsel	4	5 794	739 443	—
14. Huder, skind og manufakturer deraf	303 855	1 426 248	341 390	—
15. Knivsmedarbeide	26 633	60 409	363 943	—
16. Blade, rødder til medicinsk brug	3 769	8 772	30 712	460
17. Tobak i blade	13 561	5 000	4 486	—
18. Levende kvæg	—	—	—	5 026
19. Smørelse og talg	65 097	4 791	79 742	—
20. Guldsmedarbeide	16 055	195 668	11 225	515
21. Traad af jute	401	22 157	4 124 170	—
22. Kerosene (petroleum) og andre raff. minerale oljer	4 194 473	1 291	29 913	—
23. Uld og manufakturer deraf	1 410	1 090 519	2 272 392	99
24. Lin og manufakturer deraf	26 357	254 251	1 004 740	—
25. Bøger og tryksager	113 847	506 432	157 462	371
26. Træ, rør og arbeider deraf	1 496 328	158 611	226 282	2 755
27. Marmor	—	2 330	—	—
28. Oljer	1 472 269	30 196	659 691	308
29. Papir til trykning	72 470	216 852	22 983	876
30. Papir, pap, karton i manufaktur	43 080	227 537	154 606	239
31. Parfumerier	62 583	701 586	26 679	35
32. Kemiske produkter	430 225	1 316 965	1 906 946	32 709
33. Silke og manufakturer deraf	30 491	1 223 801	154 860	4 543

34. Farver, fernisser . . .	61 468	138 164	891 072	536
35. Glas, krystal og arbeider deraf	70 670	415 756	108 101	—
36. Forskjellige artikler . .	1 185 779	3 379 157	3 413 061	152 943
Tilsammen	30 631 339	19 726 531	78 354 200	1 447 232

Varernes art.	Holland. Værdi i milreis.	Italien. Værdi i milreis.	Portugal. Værdi i milreis.	Norge og Sverige. Værdi i milreis.
1. Staal, jern og manufakturer deraf	143 496	7 117	144 934	152 330
2. Bomuld og tilvirkninger deraf	60 589	2 591 783	182 594	484
3. Apparater, instrumenter, maskiner, tilbehør, verktøi	398 196	275 877	70 273	35 991
4. Vaaben og ammunition til jagt	—	302	50	—
5. Artikler bestemte til næring	628 642	5 351 365	14 988 870	1 670 874
6. Lervarer, stentøi og porcelæn	128 570	76 813	110 499	902
7. Kautschuck, ubearbeidet .	—	—	—	—
8. Kautschuck i manufaktur	—	104 372	199	—
9. Harpiks	—	11	—	—
10. Stenkul	—	—	—	—
11. Cigarer og anden tobak i manufaktur	—	70	—	—
12. Kobber, tin, bly, blik etc.	15 672	12 867	4 869	1 145
13. Kokes og andet kunstigt mineralsk brændsel . .	—	—	—	—
14. Huder, skind og manufakturer deraf	1 487	47 693	3 891	1 033
15. Knivsmedarbeide . . .	—	449	14	314
16. Blade, rødder til medicinsk brug	104	23 245	44 616	—
17. Tobak i blade	1 019	—	—	—
18. Levende kvæg	—	2 018	705	—
19. Smørelse og talg . . .	1 539	1 796	557	—
20. Guldsmedarbeide . . .	929	4 231	11 392	—
21. Traad af jute	—	227 275	—	—
22. Kerosene (petroleum) og andre raff. minerale oljer	—	541	—	—
23. Uld og manufakturer deraf	2 064	29 835	320	1 505
24. Lin og manufakturer deraf	1 400	31 560	14 611	—
25. Bøger og tryksager . .	142	56 641	199 662	—
26. Træ, rør og arbeider deraf	88	32 260	127 593	423 194

Varernes art.	Holland. Værdi i milreis.	Italien. Værdi i milreis.	Portugal. Værdi i milreis.	Norge og Sverige. Værdi i milreis.
27. Marmor	—	136 673	166	—
28. Oljer	12 345	18 024	4 646	455
29. Papir til trykning	27 421	67 987	3 865	345 736
30. Papir, pap, karton i manufaktur	58 470	194 220	9 177	344 958
31. Parfumerier	—	6 996	589	—
32. Kemiske produkter	10 727	271 267	95 222	49 957
33. Silke og manufakturer deraf	—	35 088	4 105	—
34. Farver, fernisser	18 388	6 181	3 314	9 670
35. Glas, krystal og arbeider deraf	5 762	15 366	693	—
36. Forskjellige artikler	215 717	638 817	698 589	17 521
Tilsammen	1 732 767	10 268 740	16 725 937	3 056 069

Varernes art.	Schweiz. Værdi i milreis.	Uruguay. Værdi i milreis.	Forskjellige lande. Værdi i milreis.	Tilsammen. Værdi i milreis.
1. Staal, jern og manufakturer deraf	103	70 869	390	10 609 944
2. Bomuld og tilvirkninger deraf	487 597	82 944	333	24 270 943
3. Apparater, instrumenter, maskiner, tilbehør, verktøi	45 868	32 065	6 064	13 882 754
4. Vaaben og ammunition til jagt	81	2 201	—	1 365 830
5. Artikler bestemte til næring	692 675	14 965 673	1 106 419	111 193 379
6. Lervarer, stentøi og porcelæn	301	6 822	21 555	4 127 829
7. Kautschuck, ubearbeidet	—	—	632 491	632 491
8. Kautschuck i manufakturer	17 548	79	968	1 017 225
9. Harpiks	—	334	—	534 231
10. Stenkul	—	46	—	18 855 667
11. Cigarer og anden tobak i manufaktur	—	—	—	78 638
12. Kobber, tin, bly, blik etc.	1 133	14 066	—	3 980 613
13. Kokes og andet kunstigt mineralsk brændsel	—	—	—	751 535

Varernes art.	Schweiz. Værdi i milreis.	Uruguay. Værdi i milreis.	Forskjellige lande. Værdi i milreis.	Tilsammen. Værdi i milreis.
14. Huder, skind og manufakturer deraf	5 088	13 282	—	3 247 557
15. Knivsmedarbeide . . .	272	159	—	804 399
16. Blade, rødder til medicinsk brug	—	905	1 059	295 759
17. Tobak i blade	—	—	30 806	120 117
18. Levende kvæg	—	141 435	27 239	324 307
19. Smørelse og talg . . .	—	458 337	36 021	1 851 267
20. Guldsmedarbeide . . .	371	896	2 675	502 617
21. Traad af jute	—	—	—	4 375 130
22. Kerosene (petroleum) og andre raff. minerale oljer	—	21 967	59 209	4 336 845
23. Uld og manufakturer deraf	6 770	5 627	47	4 971 833
24. Lin og manufakturer deraf	4 953	4 149	4 943	1 893 971
25. Bøger og tryksager . .	16 527	4	848	1 232 490
26. Træ, rør og arbeider deraf	289	20 407	35 475	2 925 823
27. Marmor	—	—	—	139 867
28. Oljer	242	796	44 565	2 383 765
29. Papir til trykning . . .	—	610	901	1 637 240
30. Papir, pap, karton i manufaktur	2 410	8 846	10 284	2 517 470
31. Parfumerier	880	952	676	824 711
32. Kemiske produkter . .	5 682	8 305	36 114	5 733 036
33. Silke og manufakturer deraf	156 160	1 203	—	1 914 043
34. Farver, fernisser . . .	55	2 237	4 832	1 836 862
35. Glas, krystal og arbeider deraf	46	3 777	4 550	1 708 979
36. Forskjellige artikler . .	293 269	196 559	140 457	15 790 758
Tilsammen	1 738 320	16 065 552	2 266 995	252 669 923

Anm. Statistikens summerings-zifre er bibeholdt.

Hvorledes indførselen fra og udførselen til de forskjellige lande er angivet i den officielle statistik for de 8 maaneder af aaret 1901, vil sees af efterstaaende tabel.

Lande.	Indførsel. Værdi i milreis.	Indførsel. Værdi i £ sterl.	Udførsel. Værdi i milreis.	Udførsel. Værdi i £ sterl.
Tyskland	24 464 470	1 157 553	75 115 574	3 524 141
Argentina	35 642 257	1 647 335	11 507 854	537 150
Østerrige	4 987 196	233 929	12 082 633	549 176
Belgien	5 562 318	261 899	8 502 214	393 878
Forenede Stater	30 631 339	1 456 564	227 842 390	10 520 306
Frankrige	19 726 531	922 506	42 766 325	1 960 266
Storbritannien med besiddelser	78 354 200	3 674 693	66 017 944	3 051 801
Spanien	1 447 232	68 186	958 888	43 241
Holland	1 732 767	81 167	21 779 911	994 005
Italien	10 268 740	485 002	3 897 044	175 887
Portugal	16 725 937	784 115	2 682 520	127 759
Norge og Sverige	3 056 069	143 852	—	—
Schweiz	1 738 320	81 526	—	—
Uruguay	16 065 552	753 897	6 127 964	291 719
Forskjellige lande	2 266 995	197 063	6 137 745	279 700
Afrika	—	—	3 630 589	166 253
Kanalen for ordre	—	—	2 696 651	129 516
Tilsammen	252 669 923	11 859 227	491 746 246	22 744 798

Efter denne opgave skulde altsaa indførselen og udførselen for det hele aar blive halvparten mere eller omtrent resp. ca. 18 og $34^1/_2$ millioner £.

Oversigt

over udførselen fra Brasilien i de 8 maaneder januar—august i aaret 1901 med angivelse af varernes art.

	Varens art.	Værdi i milreis.
1.	Brændevin	32 247
2.	Bomuld, raa	3 653 925
3.	Thorit-sand fra Prado	1 109 490
4.	Sukker	20 495 059
5.	Mamon-frugt-kjerner (Baga de mamona)	295 597
6.	Kautschuck af Seringatræet	118 336 404
7.	Kautschuck af Mangabeira og Manicoba	1 352 929
8.	Cacao	11 355 766
9.	Kaffe	256 661 001
10.	Bomuldskjerner	648 616
11.	Paranødder (Castanhas)	1 588 888
12.	Carnauba-voks	878 251

13.	Cigarer		102 791
14.	Cigaretter		21 044
15.	Krystaller		21 394
16.	Syltetøi og sødsager (doces)		53 493
17.	Klid		159 233
18.	Mandiocamel		346 713
19.	Medicinale blade og rødder		204 816
20.	Frugter		369 785
21.	Tobak, uspunden		80 618
22.	Tobak i rul		224 595
23.	Tobak i blade		32 307 470
24.	Matte (Herva matte, Paraguaythé)		11 169 884
25.	Ipecacuanha		579 096
26.	Tunger, tørre, i konserver		229 301
27.	Træ		463 154
28.	Manganese		1 210 746
29.	Gamle metaller	Staal og jern	5 008
30.		Bly og zink	26 822
31.		Andre metaller	534 252
32.	Glimmer (mica)		64 645
33.	Copahyba-olje		69 552
34.	Guld		6 583 199
35.	Kostbare stene		1 185 640
36.	Agat og andre stene		14 427
37.	Piassava		555 565
38.	Planter		51 176
39.	Snus og tobak i støv		21 174
40.	Rester og levninger af dyr	Olje	178 063
41.		Voks	63 608
42.		Horn	294 405
43.		Benaske	206 826
44.		Saltede huder	8 630 374
45.		Tørre huder	5 335 879
46.		Dyrehaar	446 311
47.		Kjødextrakt	174 404
48.		Glycerin	127 361
49.		Fiskelim	88 060
50.		Uld	690 708
51.		Ben	15 500
52.		Forskjellige skind	1 528 097
53.		Fjær og dun	50 444
54.		Haler og hover	7 009
55.		Ikke specificerede	143 618
56.	Tapioca		143 210
57.	Ticum-fibre		28 967
58.	Tørret kjød (xarque)		16 995
59.	Forskjellige varer		512 661
		Tilsammen	491 746 246

Rio de Janeiros handel. Denne Brasiliens hovedstad er det vigtigste centrum for importen, ligesom Sao Paulo er det for exportens vedkommende. Hovedstaden indførte af næsten alle varer lidt mere end i aaret 1901. Formindskelse merkedes kun for tjære, cement, klid, hvedemel, bønner, mais, fyrstikker, salt, tagsten samt spansk og portugisisk vin.

Klipfisk. Importen af denne vare udgjorde i aaret 1901 23 368 bøtter, 44 856 kasser og 42 131 kolli mod 18 036 bøtter, 31 110 kasser og 41 841 kolli i aaret 1900, eller en forøgelse af 5 332 bøtter, 13 746 kasser og 296 kolli. Der kom saaledes baade mere engelsk og norsk fisk. I aarets løb hørtes endel klager over den norske fisks kvalitet. Priserne var ved aarets begyndelse 46 à 56 milreis pr. bøtte eller tønde Kanada-fisk og 59 à 62 milreis pr. kasse norsk fisk og ved aarets slutning respektive 43 à 47 milreis og 43 à 46 milreis. Beholdning pr. 31te december 1901 ansloges til 7 000 kolli.

Tjære. Der ankom i aaret 1901 391 tønder mod 693 i aaret 1900 eller en formindskelse af 302 tønder. Prisen var i aarets løb fra 42 til 65 milreis pr. tønde eller fad.

Alfalfa. Der ankom 224 693 baller mod 160 560 baller i aaret 1900 eller 64 133 baller mere. Prisen var fra 120 til 190 milreis pr. kg.

Ris. Der ankom fra Indien 623 752 sække i aaret 1901 mod 675 672 i aaret 1900 og fra Europa 148 645 i aaret 1901 mod 52 788 i aaret 1900, eller en formindskelse af 51 920 sække i den første og en forøgelse af 95 857 i den sidste. Prisen var fra 16 til 19½ milreis pr. sæk à 60 kg.

Stenkul. Indførselen beløb sig til 501 513 tons i aaret 1901 mod 459 395 i aaret 1900 eller en forøgelse af 42 118 tons. Priserne var fra 55 til 90 milreis pr. ton.

Tørret kjød. Heraf indførtes 35 898 710 kg. mod 35 934 590 i aaret 1900 eller 35 880 kg. mindre. Varen kom som vanligt dels fra Argentina og Uruguay, dels fra Rio Grande do Sul.

Øl. Der ankom 1 012 kasser mod 949 aaret før eller 63 mere, altsammen engelsk øl. Prisen var 23 til 27 milreis pr. dusin guinness.

Harpiks. Der ankom 18 932 fade, alt fra de Forenede Stater, mod 18 805 i aaret 1900 eller en forøgelse af 127 fade. Prisen var fra 19 til 28 milreis pr. 280 pund for lysfarvet og 22 til 32 for mørk.

Cement. Der ankom i aaret 1901 89 509 tønder mod 230 957 i aaret 1900, altsaa en betydelig formindskelse. Varen var af merkerne Knight, Bevan & Sturges eller andre engelske merker, Boulogne Lonquety, Joseph Lumay samt tyske merker. Priserne var fra 10 à 12 milreis op til 20 milreis pr. fad, alt efter kvaliteten.

Hvedemel. Der indførtes 380 021 fade mod 381 083 aaret 1900 eller 1 062 mindre. Det kom mest fra de Forenede Stater, men ogsaa fra Argentina og brasilianske havne, hvorhos endel i sække indløb fra Frankrige.

Prisen var fra 21 til 31 milreis pr. fad for nordamerikansk mel, fra 21 til 29 for argentinsk og fra 22 til $30^1/_2$ milreis for brasiliansk mel.

Smør. Smørhandelens forholde hersteds er behandlet i en speciel indberetning. Tilførselen i aaret 1901 dreiede sig om 35 833 kasser mod 16 883 kasser i aaret 1900 eller 18 950 kasser mere. Det meste var fransk smør (22 326 kasser). Prisen var fra 1$600 til 2$500 pr. æske. Dansk smør kostede 2$300 à 2$500 pr. æske.

Trælast. Af svensk trælast ankom 1 $252^1/_2$ tylvter planker fra Visby og Bremen. (I aaret 1900 ankom intet). Priserne var fra 90 til 100 milreis pr. tylvt.

Indførselen af amerikansk trælast beløb sig til 17 080 218 fod mod 16 681 869 fod aaret før, eller 398 349 fod mere, saaledes fordelt:

Pitchpine. Der ankom 13 000 259 fod i aaret 1901 mod 11 225 205 i aaret 1900 eller 1 775 054 fod mere. Priserne var fra 68 til 94 milreis pr. tylvt planker. Varen indtraf for det meste fra Pensacola, men ogsaa fra Pascagoula, Savannah, Ship Island, Mobile, Brunswick og Fernandina.

Whitepine. Der ankom i aaret 1901 1 603 770 fod mod 2 906 011 i aaret 1900 eller 1 302 241 fod mindre. Prisen var fra 240 til 280 milreis pr. fod. Varen kom væsentlig fra New York, lidt ogsaa fra Caspebiac.

Spruce. Der ankom i aaret 1901 2 476 189 fod mod 2 550 653 i aaret 1900 eller 74 464 fod mindre. Prisen var fra 74 til 85 milreis pr. tylvt planker.

Importørerne af trælast var: Domingos J. da Silva & Co., Franzoni & Co., Honoré Berrogain & Co., P. S. Nicolson & Co., Velloso Barrocas & Co., F. P. Passos, Zuayle Davidson & Co., John Moore & Co., Empreza Industrial Brazileira, José de Oliveira, Artayette Mello & Co., Moss & Irmáo. Importen er gaaet noget tilbage, som det vil sees ved at sammenligne med tidligere aar. I aaret 1899 indførtes der nemlig 32 676 747 fod, i aaret 1898 35 768 310 fod, i aaret 1897 37 866 508 fod. I denne fart er vore skibe meget anvendte.

Fyrstikker. Forholdene inden landets fyrstikindustri omhandledes i speciel indberetning. Den prohibitive told har stanset indførselen fra udlandet. I aaret 1901 kan ingen tændstikker sees at være ankomne. Landets egen tilvirkning befinder sig for øieblikket snarere under trykkede end gunstige vilkaar.

Salt. Af udenlandsk salt ankom der 110 000 liter og 1 250 sække mod 17 700 sække og 4 137 tons i aaret 1900. Priserne var nominelle (aaret før 3 à 4 milreis pr. 40 liter). Fra de brasilianske havne ankom 48 246 919 liter mod 33 296 307 liter, 53 238 sække og 10 899 alqueires i aaret 1900. Dette nationale salt svarede i toldboden en afgift af 1 447 107 milreis mod 1 484 516 milreis aaret før. Prisen var fra 2$800 til 3$600 pr. 40 liter.

Tagsten og mursten. Der ankom fra Marseille 668 380 tagsten mod 776 450 i aaret 1900, eller 7 070 mindre. Priserne var fra 270 til 320 milreis pr. tusind. Der ankom fra Antwerpen 35 000 og fra Marseille 335 000 mursten, ialt 370 000 mod 360 000 i aaret 1900. Prisen var stadig 160 milreis pr. tusind.

Lys. Markedet forsynes med bedre merker fra Frankrige og Belgien, med tarveligere sorter af indenlandsk tilvirkning. Der indførtes i aaret 1901 1 372 kasser mod 2 040 aaret før, eller 668 kasser mindre. Prisen var fra 19 til 23 milreis for almindelige store lys i kasser paa 25 pakker.

Brasilianske produkter.

Kaffe. Det var et stort held for Brasilien, at ikke aaret 1901 blev langt ufordelagtigere for dets kaffehandel. Med den enorme beholdning af kaffe til export kunde man have frygtet for, at udførselen rent skulde have stoppet op, eller at priserne skulde blevet saa trykkede, at der kun levnedes de interesserede en meget liden vinding. Imidlertid var der hele aaret en ret livlig exportvirksomhed og efter omstændighederne taalelige priser, det vil sige, at de ikke var saameget lavere end aaret før i gjennemsnit, og at man til enhver tid kunde blive kvit sin vare til disse priser. Men det var kun rimeligt, at en mulighed for fremtidig lignende høst gjorde alle betænkelige. Foran har jeg berørt diskussionen og forslagene i den anledning. Verdensmarkedet for kaffe har utvilsomt udvidet sig uhyre i disse sidste 10 aar, men det er jo endnu ikke saa elastisk, at det jo har sine grænser. Aaret begyndte med en pris for kaffe nr. 7 (good average) à reis 9$800 à 10$000 pr. arroba (15 kg.) og steg efterhaanden til 10$300. Siden begyndte prisfald, der blev sterkere og sterkere, indtil der i april gaves rs. 6$200. I august var prisen atter steget til 7$500, i september sank den til 6$600, i oktober kom den op til 8$300, i november til 8$800, for at falde til 7$800 i december. Kaffepriserne oscillerer altid i dette land. For at se, hvorledes de er blevet trykket ned, er det nok at sammenligne med de tidligere aar: I aaret 1897 bevægede prisen for nr. 7 sig mellem 16$400 og 10$800 pr. 15 kg., i aaret 1898 mellem 9$000 og 15$600, i aaret 1899 mellem 9$000 og 14$600, i aaret 1900 mellem 16$100 og 9$800, i aaret 1901 mellem 6$200 og 10$300. Aaret 1901 havde iøvrigt to perioder, hvor spekulanterne havde ubehagelige øieblikke: den ene i april, da kaffe strømmede ind, og man saa, at beholdningen var langt større baade i Rio og Santos end anet, og de, der holdt større stock, overbeviste sig paa engang om, at priserne havde en stedse faldende tendens, og at de selv enten ikke kunde sælge eller maatte sælge med betydeligt tab; den anden i oktober, da lagrene her ved exporten var blevet temmelig rømmede, og rygte efter rygte gik, at næste høst (1901—1902) vilde blive ganske liden, hvorved de, der havde store salgskontrakter, indsaa, at de vilde maatte forsyne sig til høiere priser, og saa sig trykkede fra den anden kant.

Fra Rio de Janeiro afskibedes 4 761 224 sække kaffe i aaret 1901, hvoraf der gik 3 216 168 sække til de Forenede Stater (væsentlig til New York, lidt ogsaa til New Orleans og Baltimore), 1 126 410 sække til europæiske (og nogle afrikanske og asiatiske havne), 173 577 sække til Kapstaden, argentinske og chilenske havne og 245 069 sække i kystfart til brasilianske havne. De europæiske havne, til hvilke de største kvanta afgik, var Hamburg (366 302), Havre (171 756), Marseille (92 644), Triest (86 249), Kjøbenhavn (67 139), Antwerpen (64 960), Konstantinopel (55 953), London (41 278), Genua (25 446) og Smyrna (24 753). Mindre kvanta gik bestemte til forskjellige norske og svenske steder: Sundsvall (3 750), Göteborg (1 375), Stockholm (1 361), Gefle (1 125), Kristiania (625), Karlskrona (500), Drammen (379), Malmö (250), Norrköping (126), Stavanger (125), Trondhjem (125), Kristianssand (125). I aaret 1900 var det udskibede kvantum 2 893 016 sække.

Fra Santos, hvor beholdningerne ustanselig øgedes i aaret 1901, saa at de i april virkede tilbage ogsaa paa udsigterne i Rio, men hvor en travl export samtidig det hele aar foregik, udskibedes 9 620 492 sække. I aaret 1900 udskibedes 5 851 989 sække. Dertil maa regnes opimod 1 million sække fra resten af Brasilien (ca. 500 000 sække fra Victoria, 450 000 sække fra Bahia, 50 000 sække fra Ceará).

Priserne paa kaffe i Rio fluktuerede i aarets løb saaledes: Nr. 6 mellem 6$600 og 10$600 (i aaret 1900 mellem 10$600 og 16$700), nr. 7 mellem 6$200 og 10$300 (i aaret 1900 mellem 9$400 og 16$100), nr. 8 mellem 6$200 og 9$900 (i aaret 1900 mellem 9$400 og 15$600), nr. 9 mellem 5$600 og 9$600 (i aaret 1900 mellem 9$000 og 15$000).

Bomuld og sukker. Tilførselen af bomuld og sukker til Rio, der er samlingsmarkedet for hele den brasilianske tilvirkning, var omtrent som aaret før. (I aaret 1900 ankom der 159 765 baller bomuld og 1 122 827 sække sukker).

Landbrug. Bestræbelserne for at hæve landbruget og interessere den jorddyrkende klasse for en efter hver egn fornuftig og forskjelligartet dyrkning, saa at fazendaerne kunde frembringe ikke alene kaffe i Midtbrasilien eller sukker og bomuld i Nordbrasilien, men ogsaa kornvarer og foderplanter, er blevet fortsat. Paa flere steder er landbrugsselskaber blevet oprettet, enten uafhængige og virkende hver for sig eller staaende i forbindelse med de to i Rio de Janeiro virkende selskaber. Disse har i noget omfang spredt interesse for dyrkning af nye planter som alfalfa til foder og solsikke, dels for at modvirke febre og gjøre eiendommene sunde, dels for at erholde frøet manicoba for at udvinde kautschuck. De har ogsaa bragt foredrag og diskussioner istand, har afholdt udstillinger og foretaget uddeling af frø.

Sundhedstilstanden. Gulfeberen optraadte i det hele i aarets løb med mild karakter, og ingen større epidemi var at merke. I Rio de Janeiro raadede en liden epidemi af byldepest, der syntes at have tendens til at udbrede sig til det indre og til andre havne — der har saaledes været iagttaget mindre epidemier i Campos, Porto Alegre og Paranaguá — men som blev energisk bekjæmpet og i mars 1902 ganske ophørte. Koppeepidemien holdt sig her i hovedstaden det hele aar, dog med aftagende tendens. I Santos var tilstanden idethele jævnt god.

Santos. Krisen i det forløbne aar havde der som andetsteds i Brasilien sin indflydelse paa importen, der fremdeles havde et mindre omfang end vanligt, medens exporten som nævnt var livligere end noget andet aar. I speciel rapport er omhandlet, hvilket fremskridt kaibygningerne har taget og disses betydning for den hele bys handel samt om de forbedrede kommunikationer mellem Santos og Sao Paulo paa den engelske bane. Santos havn besøgtes i aaret 1901 af følgende antal skibe: Brasilianske 306 dampskibe drægtige 178 782 tons og 45 seilskibe dr. 3 072 tons, engelske 193 dampsk. dr. 369 163 tons og 10 seilsk. dr. 3 440 tons, tyske 137 dampsk. dr. 279 813 tons og 2 seilsk. dr. 1 878 tons, franske 95 dampsk. dr. 174 992 tons, italienske 65 dampsk. dr. 141 737 tons, spanske 21 dampsk. dr. 39 808 tons og 1 seilsk. dr. 775 tons, østerrigske 15 dampsk. dr. 22 334 tons, bel-

giske 6 dampsk. dr. 13 564 tons, argentinske 4 dampsk. dr. 3 334 tons, svenske 1 seilsk. dr. 288 tons, der laa over fra aaret 1900, norske 1 dampsk. dr. 1 987 tons og 8 seilsk. dr. 3 813 tons, russiske 1 seilsk. dr. 378 tons, danske 2 seilsk. dr. 582 tons, nordamerikanske 4 seilsk. dr. 3 020 tons, eller tilsammen 843 dampskibe dr. 1 225 514 tons og 73 seilskibe dr. 16 958 tons, eller ialt 916 fartøier dr. 1 242 472 tons med 39 641 mands besætning.

Pernambuco. Vicekonsul Ommundsen har afgivet saadan beretning om forholdene dersteds i aaret 1901: Ligesom foregaaende aar var handelen i Pernambuco for Norges og Sveriges vedkommende af liden eller ingen interesse. Indførselen. Kul indførtes ligesom i aaret 1900 udelukkende i norske seilskibe, hvilke i regelen gaar til Vestindien eller Nordamerika for at laste. Furu- og granplanker: Fra Sverige er i aarets løb ingen ladning heraf blevet indført. Udførselen af sukker var i sæsonen fra 1ste september 1900 til 1ste september 1901 endnu større end i den foregaaende. Bomuldshøsten var derimod adskillig mindre. Saaledes skibedes herfra i nævnte tidsløb i sidste sæson af sukker til brasilianske havne 934 370 sække à 60 og 75 kg. og 98 940 tønder à ca. 110 kg.; til de Forenede Stater 890 055 sække à 75 kg. og til Liverpool 110 927 sække à 75 kg.; desuden mindre partier til Buenos Ayres, Montevideo, Lissabon og Oporto. Af bomuld skibedes til brasilianske havne 73 170 sække og baller af en vægt af 7 298 175 kg., til Liverpool 18 232 sække veiende 2 701 140 kg., til Lissabon og Oporto 9 076 sække veiende 978 550 kg. Af rhum sendtes til brasilianske havne 10 626 piber og til Buenos Ayres og Montevideo 363 piber. Af alkohol udførtes til brasilianske havne 5 313 piber og til Buenos Ayres og Montevideo 85 piber. Af huder skibedes til Bremen 36 152, til Hamburg 53 654 og til Lissabon 10 196. Skibsfarten paa Pernambuco er omtrent som forrige aar. Der ankom i aaret 1901 følgende fartøier: Brasilianske 365 dampskibe og 16 seilskibe dr. 354 921 tons, engelske 181 dampsk. og 70 seilsk. dr. 400 121 tons, tyske 66 dampsk. og 2 seilsk. dr. 127 841 tons, franske 49 dampsk. og 2 seilsk. dr. 107 661 tons, østerrigske 17 dampsk. dr. 27 225 tons, belgiske 18 dampsk. dr. 28 419 tons, norske 42 seilsk. dr. 21 775 tons, amerikanske 4 seilsk. dr. 3 319 tons, argentinske 4 dampsk. dr. 2 617 tons, portugisiske 8 seilsk. dr. 3 859 tons, russiske 9 seilsk. dr. 6 044 tons, danske 4 seilsk. dr. 1 155 tons, italienske 2 seilsk. dr. 407 tons, hollandske 2 seilsk. dr. 1780 tons, eller tilsammen 700 dampskibe og 161 seilskibe dr. 1 087 144 tons med 79 152 mands besætning. Sundhedstilstanden har i dette aar ligesom i det foregaaende været meget god. Ingen er afgaaet ved døden her fra de norske skibe, som har anløbet Pernambuco.

Norske og svenske handelshuse. Som nævnt i forrige aarsberetning har nordmænd og svenske kun i liden grad nedsat sig som forretningsmænd i Brasilien. I Porto Alegre findes firmaet Joao Bergmann (indehaver J. Bergmann, svensk), direkte importhandel og skibsrederi, etableret aar 1874. I Rio de Janeiro S. Wöllner & Co., Rua Primeiro de Marco, Esquina Praca 15 de Novembro (S. Wøllner, nordmand), bank og vekselerforretning, fra aar 1880; Olof Komet, Rua Theophilo Ottoni nr. 2, skibsmægler- og skibshandlerforretning, fra aar 1897 (Olof Komet, svensk); Augusto Lewin, adr. Henry Rodgers Sons & Co., Rua Alfandega 77, agenturforretning, fra aar 1901 (A. Lewin, svensk). Bahia: Schwartz Brusell & Co., skibshandler-, skibsmægler- og agenturforretning, fra aar 1901 (I. D. Brusell, svensk). Adaens & Bergmann, agentur- og kommissionsforretning, fra aar 1898 (Aug. Bergmann, svensk). Pernambuco: A. R. Ommundsen,

skibsmægler- og agenturforretning, fra aaret 1898 (A. Ommundsen, nordmand); Herman Lundgren, bankforretning, import og export, fra aaret 1876 (H. Lundgren, svensk). I distriktets øvrige havne findes ingen norske eller svenske huse etablerede.

Generalkonsulatets adresse er Rua Theophilo Ottoni nr. 56; kontortid 10—3; men det er i regelen aabent til kl 4, ligesom dets bistand ogsaa ydes udenfor denne tid, om saa fornødiges.

Adelaide.

Aarsberetning for aaret 1901 fra konsul Andrew S. Neill, dateret 10de april 1902.

Af norske skibe ankom i aaret 1901 til vicekonsulsstationerne fra Norge med ladning 1 dr. 1 289 tons og fra andre lande 8 dr. 8 142 tons. I ballast ankom til vicekonsulsstationerne fra andre lande 15 dr. 11 251 tons. Til hovedstationen ankom ingen. Ialt ankom 24 norske skibe dr. 20 682, alle seilskibe.

Med ladning afgik fra vicekonsulsstationerne til fremmede lande 27 norske skibe dr. 23 062 tons og i ballast 1 dr. 1 598 tons, ialt 28 dr. 24 660 tons. Bruttofragter for ankomne skibe kr. 308 126.00, for afgaaede skibe kr. 1 074 691.80. Af de ankomne skibe var 1 dr. 1 848 tons dampskib.

For ordre, reparation eller lignende anløb 10 norske fartøier dr. 8 302 tons.

Af svenske skibe ankom til distriktet 3 dr. 3 122 tons.

Erlagte konsulatafgifter ved vicekonsulsstationerne af norske skibe kr. 1 158.75, af svenske kr. 89.43. Expeditionsafgifter, norske, ved hovedstationen intet, ved vicekonsulsstationerne kr. 84.61; svenske, ved hovedstationen kr. 31.17, ved vicekonsulsstationerne kr. 14.69.

Indførsel. Ifølge toldstatistiken indførtes der i aaret 1900 følgende kvanta trælast:

Bord: 4 229 275 superficial feet fra Norge og Sverige, medens den samlede indførsel fra alle lande androg til 7 051 325 feet. Tolden paa bord er fortiden 3 sh. pr. 100 superficial feet.

Planker og battens: Fra Norge og Sverige ankom 3 529 loads à 40 kubikfod og 1 986 300 sup. feet, medens den samlede indførsel fra alle lande beløb sig til 14 795 loads. Told 1 sh. 6 d pr. 100 sup. feet, for Oregonlast imidlertid kun 6 d.

Spars og quartering: samlet indførsel 43 678 loads.

Sleepers: 112 526 stkr., alt fra Australien.

Tømmer: 12″×6″ og større 546 900 sup. feet; mindre dimensioner, ned til 7″×$2^1/_2$″ 4 374 100 sup. feet, hvoraf fra Norge og Sverige 1 986 300 sup. feet.

Priserne paa trælast var tilnærmelsesvis, som følger:

„Baltic deals“ $5^3/_4$ d pr. fod 9″×3″.
„Flooring“, $1^1/_8$″ 10 sh. 3 d, $^7/_8$″ 8 sh. 3 d, $^3/_4$″ 7 sh. 3 d pr. løb. fod.
„Matchboards“, $^5/_8$″ 6 sh. 3 d, $^1/_2$″ 5 sh. 3 d, $^3/_8$″ 4 sh. 3 d pr. 100 løb. fod.
„Spruce deals“ $3^1/_2$ d pr. fod 9″×3″,
„Oregon“ £ 5. 11. 0 pr. 1 000 løb. fod eller 1 sh. 4 d pr. kub. fod, leveret fra brygge eller importørens lager, told og alle landingsomkostninger betalt af sælgeren; kredit 1 maaned for levering og derfra 4 maaneders akcept. Bryggepengene udgjør i Port Adelaide 1 sh. 6 d pr. ton à 40 kub. fod.

Fragter. For hvede til Storbritannien og kontinentet, Engelske Kanal for ordre betaltes i november 1900 den høie rate af 40 sh. pr. engl. ton, men i januar 1901 kun 32 sh. 6 d à 33 sh. 9 d, i april 31 sh. 3 d og i juni 26 sh. 3 d à 27 sh. 6 d; derefter steg fragterne i september paa grund af den forventede rige høst til 28 sh. 3 d à 30 sh., medens de i oktober og november holdt sig i 29 sh. 9 d à 28 sh. 9 d for i december paa grund af delvis skuffelse med hensyn til udfaldet af hvedehøsten at falde lige ned til 22 sh. 6 d pr. engl. ton. Omtrent de samme fragter noteredes for Syd-Afrika, og befragterne forbeholdt sig i mange tilfælde valget mellem Europa og Syd-Afrika; til det sidstnævnte land gjaldt certepartierne for losning i en af havnene mellem Kapstaden og Delagoa Bay, begge inklusive, og bestemmelsesstedet blev ikke opgivet før ved tegningen af konnossementerne. Befragtningerne er nu forbi for denne sæson. Kun to ladninger sølvholdig blymalm blev skibet fra Port Pirie; et seilskib opnaaede for denne last en fragt af 30 sh. pr. ton til Carthagena, og en damper 32 sh. $7^1/_2$ d til Manchester-kanalen.

Da assurancepræmien spiller en rolle ved befragtningen, maa det bemerkes, at der i Australien betales en extrapræmie af $^1/_4$ pct. paa varer skibede med seilskibe, som ikke gaar under britisk eller amerikansk flag, samt med jern- og staalskibe, der er over 15 aar gamle. Da priserne paa hvede og mel i denne sæson stillede sig i ca. £ 7. 10. 0 og £ 10. 2. 0, henholdsvis, pr. engl. ton, oversteg extrapræmien med norske skibe ikke resp. 5 d og $6^1/_4$ d pr. ton.

I aaret 1901 afmønstredes ved vicekonsulatet i Port Adelaide fra norske fartøier 29 og fra svenske 7 mand samt paamønstredes paa norske fartøier 64 og paa svenske 13 mand. Rømninger fra norske fartøier 23 og fra svenske 5 mand. Hyrerne for fuldbefarne matroser udgjorde i kystfarten paa Australien £ 4. 10. 0 pr. maaned, i enkelte tilfælde betaltes ogsaa op til 5 og 6 £ med mindre fartøier.

Fyrvæsen. Under aaret 1901 traadte det nye fyr paa Wonga-banken i virksomhed, og den 1ste november s. a. ligeledes det nye fyr paa South Neptune Island. Dette sidste viser rundt hele horizonten en gruppe af 3 hvide blink med et mellemrum af 10 sekunder og en formørkelse af 30 sekunder. Fyret er synligt fra skibsdækket i klart veir i en afstand af 20 miles og vil være en god veiledning ved indseilingen til Spencers Gulf og Investigator Strait.

Befolkning. Syd-Australiens befolkning udgjorde ifølge folketællingen den 31te marts 1901 362 604 mennesker, hvoraf 162 261 bor i Adelaide og dets forstæder.

Hvedehøsten udgjorde i sidste aar ca. 8 millioner bushels, hvoraf ca. 5 millioner bushels formenes at kunne exporteres.

Uldproduktionen var noget mindre end i det foregaaende aar, men til gjengjæld opnaaedes bedre priser. Exporten i aaret 1901—1902 anslaaes til ca. 100 000 baller, mod ca. 110 000 baller i det foregaaende aar.

Bjergverksdrift. Nedgangen i priserne paa bly og kobber paa det europæiske marked foraarsagede en nedlæggelse af flere saavel bly- som kobberminer.

Import og export. Den samlede import opgik i aaret 1901 til en værdi af £ 7 371 587, eller ca. £ 663 000 mindre end i det foregaaende, medens totalexporten udgjorde ca. £ 8 012 000, eller en forøgelse af ca. £ 18 000. De vigtigste exportartikler var: hvede (£ 839 731), mel (£ 440 226), uld (£ 1 029 063), faareskind (£ 185 165), kobber og kobbermalm (£ 491 617), æg (£ 73 520) og vin (£ 92 418).

Konsulatet er aabent alle hverdage fra kl. 9—1 og 2—5 og er beliggende i King William Street lige ved Bank of Adelaide.

Rangoon.

Aarsberetning for aaret 1901 fra konst. konsul J. A. Manyon, dateret 31te marts 1902.

Den norske skibsfart i aaret 1901. Af norske skibe ankom til Rangoon i aaret 1901: 18 dr. 17 722 tons, samtlige dampskibe, hvoraf 14 i ballast og 4 ladede med stykgods; samtlige fartøier afgik med ladning, væsentlig bestaaende af trælast og ris. Til vicekonsulsstationen i Maulmain ankom 3 norske dampskibe dr. 3 156 tons (to i ballast og det tredie ladet med trælast) samt 3 norske seilskibe dr. 1 390 tons i ballast, tilsammen 6 fartøier dr. 4 546 tons, der samtlige afgik med ladning (et med ris og de øvrige med trælast).

Af svenske skibe ankom til konsulatdistriktet 3 dr. 2 919 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen £ 52. 11. 5, ved vicekonsulsstationen i Maulmain £ 15. 17. 11; af svenske skibe henholdsvis £ 2. 18. 7 og £ 3. 12. 9.

Tilstanden i Burma i aaret 1900—1901 var rolig. Rishøsten var rig, og der foregik en stor export til Indien, bestemt for de distrikter, hvor hungersnøden herjede.

Bjergverksdriften. Værdien af de af „The Ruby Mines Co." udvundne stene udgjorde rs. 1 459 898, og udbyttet af guldminerne i Kyoukpazat var 1 233 ounzes. Kulproduktionen udgjorde 8 770 tons.

Petroleum. Af petroleum produceredes 36 974 228 gallons mod 34 142 304 i det foregaaende aar.

Samlet omsætning. Følgende tal viser den samlede import og export i aaret 1900—1901 og i de to foregaaende aar:

	1900—1901.	1899—1900.	1898—1899.
Import	rs. 68 687 833	rs. 48 697 999	rs. 55 442 979
Export	- 100 362 647	- 101 874 995	- 117 226 124

Nationaliteten af de i fart paa Burma værende skibe var følgende:

	1900—1901.	1899—1900.
Britiske	87.66 pct.	85.58 pct.
Norske og svenske .	1.82 „	4.73 „
Tyske	3.52 „	5.45 „
Andre	7.00 „	4.24 „

Teaktømmer. Følgende tal angiver exporten i de sidste 3 aar:

Til Europa.

1900—1901.	1899—1900.	1898—1899.
71 192 c. tons	75 437 c. tons	73 706 c. tons

Til Indien.

123 416 c. tons	128 053 c. tons	135 072 c. tons

Ris. Den samlede export opgik til 1 071 345 tons mod 1 084 115 tons i aaret 1899—1900. De vigtigste exporthavne er Rangoon, Bassein og Maulmain. Det største kvantum exporteres til Europa, Afrika og Østen.

Der foregik ingen direkte samhandel mellem Burma og de forenede riger.

Indhold: **Adelaide** s. 397. — **New York** s. 337. — **Rangoon** s. 399. — **Rio de Janeiro** s. 370.

Johannes Bjørnstads bogtrykkeri.

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler m. m.
indkomne i aaret 1902.

Udgivet ved

No. 9. departementet for det indre, afdelingen for udenrigske sager, handel og sjøfart. **1902.**

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

London.

Aarsberetning for aaret 1901 fra generalkonsul Daniel Danielsson, dateret 15de juni 1902.

En redegjørelse for afvigte aars foreteelser paa det økonomiske omraad kan vel, hvad dette land angaar, i sine hovedtræk neppe blive andet end en beretning om et vedvarende, om end ikke i særlig kjendelig grad hemmende tryk paa kommerciel og industriel foretagsomhed i det hele. Som følge af den herunder raadende mangel paa tiltag og tiltro, hvortil uden tvil baade indre og ydre aarsager har været medvirkende, har naturligvis landets interesser i større eller mindre udstrækning maattet blive skadelidende. I saa henseende danner den seneste tid en temmelig afgjort modsætning til den blomstringsperiode, som kort forinden var den herskende, og hvis gunstige virkninger kunde spores inden de forskjelligste grene af forretningslivet.

Spørger man imidlertid, paa hvilke arbeidsfelter virksomheden mest synes at have været besværet under sidstforløbne aar, tør dette sikkerlig kunne siges at have været tilfældet med exporthandelen og rederibedriften, idet den udenlandske konkurrance her har vist sig særlig paagaaende og ihærdig, medens derimod det indenlandske marked i ringere maalestok har været udsat for konkurrance udenfra. Man har saaledes kunnet iagttage, at udførselsværdien er gaaet ned, og at adskillige af de industrigrene, som væsentlig er afhængige af exportvirksomheden, er komne i en mindre gunstig stilling, samtidig som udenlandske medbeilere — og det endog fra gamle afsætningsfelter — systematisk og ikke uden fremgang har søgt at fortrænge britiske hovedartikler og skyde britiske entreprenører tilside. Paa den anden side har man ikke savnet tegn paa, at fremmede redere til fortrængelse af det britiske flag har udkastet planer om saavidt muligt at bemægtige sig oceantrafiken og endog til virkeliggjørelsen af dette maal at søge erhvervet britisk skibsmateriel. Imidlertid har ogsaa det indre marked paa sin side været præget af en vis forstemthed, tiltrods for at prisfaldet paa stenkul allerede tidlig beredte alle herpaa beroende foretagender en kjærkommen lindring i den forinden raadende krise i priserne paa brændemateriale, og som et almindeligt tegn paa, at stillingen tildels ogsaa her har været usikker, kan anføres, at pengeomsætningen ikke til enhver tid

har været saa livlig som ønskeligt kunde være, samt at bankernes gevinst har befundet sig i relativ nedgang.

Under saadanne forhold forekommer det maaske ikke aldeles overraskende, at man i interesserede kredse i landet med en vis iver har begyndt at sysselsætte sig med udredningen af spørgsmaalet om, hvorvidt ikke tiden skulde være inde til at foretage en forandring i det system, som vistnok tilforn virksomt har bidraget til at skabe det britiske merkantile verdensvælde, men som nu i manges øine ikke længere synes at stemme overens med forretningslivets tarv. Man har herunder ikke undladt tydelig at udtale, at det neppe vilde være værdt doktrinemæssig at holde fast ved ældre principer, hvor stor anseelse disse end paa grund af gammel tradition maatte have i det almindelige omdømme, men at det nu turde være magtpaaliggende aabent og bestemt at forkaste vedkommende principer, saafremt det som et resultat af en alsidig undersøgelse fremgik, at de ikke længere var gavnlige for landet. Med andre ord: viste det sig, at frihandelen ikke mere befordrede det forenede kongeriges bedste, saa burde frihandelen kastes overbord, og et i større eller mindre grad gjennemført beskyttelsessystem indføres istedet. I saadan retning er der ogsaa virkelig blevet arbeidet af foreninger, som er stiftede i landet med det formaal at fremme dets økonomiske udvikling.

Hvad dog særlig har foranlediget, at disse spørgsmaal nu pludselig er komne paa dagsordenen med krav paa snarlig løsning, er dels og i første række det stigende pengebehov, som er opstaaet som følge af den udover al formodning forlængede krigstilstand, dels den ligeledes gjennem krigen fremkaldte nærmere sammenslutning mellem de britiske kolonier og moderlandet. Maaske turde det ogsaa kunne siges, at det var i den hensigt at fremme begge disse interesser, at der allerede i sidstforløbne aar blev paalagt indførselsafgift her i landet paa sukker, idet man, ved siden af bestræbelsen for ved denne afgift at tilveiebringe de nødvendige statsudgifter, jo kunde tænkes at nære planer om i fremtiden at ville lade sukker fra de britiske kolonier blive gjenstand for en noget lavere toldsats end den, som rammede lignende produkter fra fremmede lande, hvorigjennem kolonierne faktisk vilde ydes en høist værdifuld og nødvendig hjælp.

Med endnu høiere grad af sandsynlighed kunde dog en saadan tendens tænkes at have været bestemmende ved valget af de artikler, som under indeværende aars løb er belagte med told, nemlig korn og mel. Disse produkter gaar ikke blot i største udstrækning ind under de daglige forbrugsartikler og maa saaledes give betydelige toldindtægter, men de egner sig ogsaa til indførsel fra flere af de vigtigste britiske kolonier og besiddelser, hvilke paa denne maade ved en passende reduceret tarif, om saa skulde findes ønskeligt, i væsentlig grad kunde begunstiges i forhold til udlandet.

Paa anførte vis skulde man da her, i frihandelens hovedsæde, saa godt som med ét slag være kommet ind paa begyndelsen til et system af organiseret protektionisme, der, paa samme tid som det egnede sig til i fremtiden at komme den britiske imperialismes behov tilgode, umiddelbart gik ud paa at værne om den af landets hovednæringer, som mest opgives at have lidt under frihandelen, nemlig agerbruget.

Det vilde vistnok ikke være helt ud velbetænkt at fornegte muligheden af, at fremtidsplaner af den antydede art paa visse hold, endog inden ledende kredse, kan foreligge som med større eller mindre nødvendighed fostret af den senere tids tildragelser; men det vilde dog være endnu mindre beføiet deraf at ville drage den slutning, at der virkelig er indtraadt et afgjort omslag i

beskyttelsesvenlig retning i den britiske handelspolitik — et omslag, som allerede skulde have faaet et fast udgangspunkt og være paa vei til derfra at arbeide sig frem til fuld anerkjendelse fra almenhedens side.

Man maa nemlig ikke glemme, at det, som allerede anført, blot er en tilfældighed — de langvarige krigsoperationer —, der har fremkaldt det nye toldregime, medens derimod frihandelspolitiken udgjør den grundvold, hvorpaa landets økonomiske position under hele den nyere tid er bygget, og hvorved det er muliggjort, at denne position har antaget en saa verdensomfattende udstrækning. Det er følgelig neppe at vente, at en politik, der kan opvise saadanne resultater, lettelig skulde kunne opgives, forinden det tilfulde er bevist, at dens principer ikke længere er holdbare, og dette saa meget mere som i et land med en væsentlig paa udførsel anlagt industri alle forhold maa være beregnede paa at gjøre alle livsfornødenheder saa billige som muligt, hvilket maal vel knapt stod til at vinde gjennem et system af indførselsafgifter paa varer, der tilhører de daglige forbrugsartiklers række. Endvidere synes det ogsaa at burde fremholdes, at det, som før anført, egentlig er exporthandelen og ikke det indre marked, der har lidt under den tilspidsede konkurrance, hvorfor indførselstoldpaalæg neppe kan ventes, ihvertfald umiddelbart, at skulle kunne udrette noget til forbedring af de muligens paa dette felt herskende mindre gunstige forhold.

Det turde derfor, saasandt ikke forandringer af gjennemgribende art skulde indtræffe inden det britiske samfund, være at antage, at en fastholden af frihandelssystemet fremdeles en tid udover vil vedblive at være rettesnoren i landets handelspolitik, tiltrods for de nu paa grund af tilfældige vanskeligheder vedtagne importtoldafgifter, af hvilke iøvrigt den senest indførte ganske betegnende alene er erklæret at være en registreringsafgift.

Og det turde være underkastet tvil, hvorvidt hensynet til kolonierne skulde kunne bevirke en frontforandring i den antydede retning, idet Englands handelsforbindelser med samme er betydelig mindre udstrakt end de, der foregaar med udlandet, ihvorvel forøvrigt moderlandet naturligvis maa søge at vise den størst mulige imødekommenhed ligeoverfor koloniernes ønsker.

Men hvad der end kan siges om den britiske handelspolitik og om muligheden af en forestaaende omdannelse deri eller nødvendigheden af en saadan fremgangsmaade, saa synes ihvertfald en foreteelse, til hvilken man i de sidste dage er blevet vidne, at være egnet til at indgyde en vis ængstelse for den britiske verdenshandels uindskrænkede herredømme i fremtiden, nemlig den angivelig paa amerikansk initiativ og, som man vel maa formode, ogsaa under amerikansk ledelse stedfundne sammenslutning mellem de betydeligere transatlantiske dampskibsselskaber her i landet. Man kan se bort fra spørgsmaalet om et saadant foretagendes kommende skjæbne, dets indvirken paa fragtmarkedet m. m. — én ting staar fast, at i en bedrift af national betydning har fremmede kapitalister, stik i strid med befolkningens sympathier, formaaet at gjøre sin vilje gjældende ved hjælp af de overmægtige midler, som staar til deres forføining, samt ved de fordele, som de har kunnet byde de umiddelbart interesserede kredse.

Hvad der her er skeet, kan, saavidt skjønnes, ikke udtydes paa anden maade, end at den britiske forretningsverden er kommet i et slags afhængighedsforhold til en fremmed sterkere magt, som idetmindste momentant har vist sig istand til at gjennemføre sine planer paa et felt, inden hvilket man hidtil har været vant til at se den britiske interesse som fuldstændig eneraadende.

**

Ifølge officielle opgaver udgjorde værdien af det forenede kongeriges handelsomsætning med udlandet i de 3 sidstforløbne aar udtrykt i £:

	1899.	1900.	1901.
Indførsel	485 036 000	523 075 000	522 239 000
Udførsel, indenlandske produkter .	264 492 000	291 192 000	280 499 000
Do. udenlandske og koloniale	65 042 000	63 182 000	67 847 000
Tilsammen £	814 570 000	877 449 000	870 585 000

I løbet af aaret 1901 har saaledes saavel indførselen som udførselen af indenlandske produkter gaaet tilbage i sammenligning med det nærmest foregaaende aar, men viser dog øgning i forhold til aaret 1899. Hvad transitvirksomheden angaar, har denne derimod i forrige aar været mere udstrakt end for begge de foregaaende aars vedkommende.

Naturen af de tvende sidste aars import og export vil sees af følgende tabel:

Indførsel fra fremmede lande og britiske besiddelser:

	1900. £	1901. £	Forøgelse. £	Formindskelse. £
I Levende kreaturer (til slagt) . . .	9 622 319	9 400 033	—	222 286
II A Fødemidler (toldfrie)	156 090 088	162 949 666	6 859 578	—
B Do. (toldpligtige)	49 230 529	47 595 501	—	1 635 028
Tobak do.	4 799 417	4 819 473	20 056	—
III Metaller . .	33 195 391	30 787 452	—	2 407 939
IV Kemiske produkter m. m.	5 560 793	6 129 559	568 766	—
V Oljer	11 033 320	11 030 606	—	2 714
VI Raastoffe for væverierne	77 347 363	79 401 772	2 054 409	—
VII Do. for andre industrigrene . . .	65 079 691	57 954 510	—	7 125 181
VIII Fabrikvarer . .	93 225 005	93 609 754	384 749	—
IX A Diverse artikler	16 771 621	17 298 198	526 577	—
B Postforsendelser	1 112 626	1 262 462	142 836	—
Tilsammen £	523 075 163	522 238 986	—	836 177

Udførsel af britiske produkter:

	1900. £	1901. £	Forøgelse. £	Formindskelse. £
I Levende dyr . .	901 843	742 499	—	159 344
II Fødemidler . . .	13 621 755	14 884 915	1 263 160	—

	1900. £	1901. £	Forøgelse. £	Formindskelse. £
III Raastoffe . . .	41 879 009	33 377 644	—	8 501 365
IV Helt eller delvis forarbeidede artikler:				
A Garn og vævede stoffe	102 212 400	103 471 561	1 259 161	—
B Metaller og metalarbeider (undtagen maskiner, maskindele og fartøier) . .	45 346 909	39 413 762	—	5 933 147
C Maskiner og maskindele . . .	19 619 784	17 855 335	—	1 764 449
D Fartøier, nybyggede (ikke indregistrerede som britiske) . .	8 587 710	9 159 876	572 166	—
E Beklædningsgjenstande . . .	10 394 200	10 940 060	545 860	—
F Kemiske produkter m. m. . .	9 262 519	8 942 109	—	320 410
G Andre artikler, helt eller delvis forarbeidede .	36 414 067	38 068 759	1 654 692	—
H Postforsendelser.	2 951 800	3 642 369	690 569	—
Tilsammen £	291 191 996	280 498 889	—	10 693 107
Transitvarer „	63 181 758	67 846 843	4 665 085	—

Som ovenstaaende tal udviser, har vareomsætningen i afvigte aar hverken for importens eller exportens vedkommende formaaet at holde sig paa det niveau, som blev naaet i aaret 1900. Importen viser nemlig i det hele en formindskelse af 0.2 pct., medens exporten paa sin side endog er aftaget med 3.7 pct. Og om end transitvirksomheden til gjengjæld er vokset med ikke mindre end 7.4 pct., er den samlede handelsomsætning ikke desto mindre gaaet ned med £ 6 864 199, modsvarende 0.8 pct., hvorfor saaledes sidstforløbne aar i saa henseende ikke kan siges at have givet noget synderlig tilfredsstillende resultat. Dette gjælder imidlertid, som anført, fortrinsvis vareomsætningens værdi, hvorimod stillingen, om man tager kvantiteten som udgangspunkt, bliver ikke ubetydelig fordelagtigere, idet aaret 1901 da kan fremvise stigning baade i import og export. Det, som paa denne maade har givet det sidste aar dets præg, er et prisfald, hvis betydning tilkjendegives af, at aaret 1901 — under forudsætning af en uforandret vareværdi for de tvende sidstforløbne aar — skulde have opvist en tilvækst i import af 2.45 pct. og i export af 1.46 pct. eller en forøgelse for handelsomsætningen i det hele, fraseet transitvirksomheden, af 2.06 pct.

Det fremgaar bl. a. af de foreliggende oplysninger, at der i forrige aar fandt en øget indførsel sted af alle livsfornødenheder med undtagelse af the.

Heraf ankom der en noget ringere mængde end tidligere, samtidig som denne artikel var gjenstand for et ganske betydeligt prisfald. Hvad sukker angaar, viste det sig, at den i aarets løb paalagte toldafgift ikke medførte nogen formindskelse af indførselen, ligesaalidt som det herved kunde forhindres, at en vis nedgang i gjennemsnitsnoteringerne for denne vare gjorde sig gjældende.

Med hensyn til raastoffe for industrien fortjener det at nævnes, at bl. a. uforarbeidede metaller og uld importeredes i øget mængde i sidstforløbne aar, men at der for begge disse varekategoriers vedkommende indtraf et prisfald, som fremkaldte en følelig usikkerhed paa markedet, særlig hvad sidstnævnte artikel angaar. For trælastbranchen har sluttelig forrige aar givet et høist ufordelagtigt resultat, idet baade importen er gaaet ned, og fremfor alt transaktionerne er forstyrrede ved et prisfald, hvortil et sidestykke ikke turde have forekommet paa længere tid.

Hvad udførselen betræffer, synes det mest fremtrædende karaktertræk paa dette omraade at være den betydelige nedgang saavel i kvantitet som fornemmelig i værdi, som stenkulsskibningen har været gjenstand for. Det kan i saa henseende bemerkes, at den i aarets løb paalagte exporttold saaledes ikke har havt den fra visse hold forudsagte virkning at fordyre produktet for de udenlandske kjøbere.

En sterk tilbagegang i mængde og særlig i værdi har ligeledes kunnet iagttages i udførselen af metaller og metalarbeider, hvorimod stillingen idetheletaget kan siges at have været gunstig for andre manufakturvarer eller halvfabrikata. Det turde ogsaa have været inden metalfabrikanternes kreds, at konkurrancen med Amerika og Tyskland har gjort sig mest gjældende.

Et land, som i den senere tid med stor iver har søgt at komme i mere intim forbindelse med den britiske handelsverden, er Rusland, som herved har tænkt at erhverve et større marked i England for visse landbrugsprodukter som smør, æg, kjød og fjærkræ. En speciel russisk udsending har ogsaa ifjor aflagt et besøg her i landet for at forhandle om de forholdsregler, som kunde træffes til betryggelse og ophjælp af handelen de to lande imellem, og i denne henseende fremholdtes det, hvorledes man i Rusland havde for hensigt at indrette nye transportmaader samt indføre fryseapparater til bevaring af produkter, der er ømtaalige for varme. Man tænkte sig i Rusland, at der til vederlag skulde kunne bydes anledning til fordelagtig afsætning, fremfor alt i landdistrikterne, af britiske manufakturvarer, ligesom der ogsaa vilde opstaa stor efterspørgsel efter avlsdyr fra England og Skotland. Fra britisk side vilde man imidlertid utvilsomt være mere tilbøielig til at lytte til forslag af lignende art, om man i russiske ledende kredse vilde indrømme reduktioner i landets toldtarif til fordel for britiske artikler; men hertil synes ingen antydning at have været gjort af vedkommende russiske delegerede.

Det er i en tidligere sammenhæng berørt, hvorledes man her i landet ivrig sysler med koloniale spørgsmaal og paa enhver vis søger at imødekomme koloniernes ønsker, for derigjennem at fæstne baandet mellem det britiske riges forskjellige dele. Paa de britiske handelskammeres sidste aarsmøde fandt denne tanke et udtryk i et forslag, der vandt almindeligt bifald. Forslaget gik ud paa at søge at formaa regjeringen til at nedsætte en komite af repræsentanter for de forskjellige lande i det britiske rige, hvilken komite skulde have at afgive en betænkning om, hvorledes handelsforbindelserne bedst skulde kunne fremmes og udvikles mellem moderlandet og de britiske kolonier og besiddelser. At en eventuel komite i denne anledning bl. a. skulde komme til at tage til orde for en toldunion med speciel kolonialtarif, antages dog, efter hvad der allerede

er anført, som lidet troligt, ihvorvel der fra en og anden kolonis side er udtrykt forhaabning herom til gjengjæld for eventuelle toldnedsættelser paa britiske produkter.

Som lovforslag fremsatte i det britiske parlament i handelens interesse kan nævnes:

„A Trade Marks Bill", i hvilken der foreslaaes indført appel fra underordnet myndighed, som har afslaaet et varemerkes optagelse i registret, til Board of Trade eller behørig domstol, samt hvori der gives nærmere bestemmelser om de ord og udtryk, som kan anvendes som merker, etc.; „Workmen's Compensations Act Amendment", der tillige foreslaaes gjort anvendelig paa fartøier; „A Bill to legalize the peaceful conduct of trade disputes" m. fl.

I forbindelse hermed kan det ogsaa anføres, at den tidligere omtalte handelskammerkongres har ivret for antagelsen af metersystemet i det forenede kongerige.

Høsten i Storbritannien gav for aaret 1901 følgende resultat: Afkastning, pr. acre, over (+) eller under (÷) gjennemsnitsudbyttet for de næst foregaaende 10 aar (1891—1900):

Hvede .	bushels	30.84	+ 0.91	Turnips .	bushels	19.49	+ 2.01
Byg . .	„	30.98	÷ 2.15	Hø (kløver			
Havre . .	„	36.74	÷ 1.73	etc.) . .	„	25.48	÷ 2.08
Bønner .	„	24.16	÷ 2.54	Hø, andre			
Erter . .	„	25.96	+ 0.10	sorter . .	„	16.63	÷ 5.57
Poteter .	„	6.36	+ 0.51	Humle . .	„	12.70	+ 4.14
Rødbeder .	„	12.26	÷ 0.63				

Som det fremgaar heraf, er afkastningen blot af humle og turnips forholdsvis rigelig samt af hvede, poteter og erter noget over et middelsaar, medens derimod avlingen af byg, havre, bønner og hø synes at have faldt mere eller mindre ufordelagtig ud. Man har tilnærmelsesvis anslaaet hvedehøsten til ca. $52^1/_2$ million bushels eller ialt 182 000 bushels mindre end i det foregaaende aar, hvorunder dog et 144 000 acres større jordomraade anvendtes til dyrkning af denne kornsort. I løbet af den tid, under hvilken statistik er udarbeidet paa nærværende felt, oplyses Storbritanniens afkastning blot i tvende tidligere aar, 1893 og 1895, at have opvist et lavere tal; men, som antydet beror dette paa en formindskelse af det areal, der er anvendt til dyrkning af hvede, idet afkastningen pr. acre ellers vilde have været $2^1/_3$ bushels større end i aaret 1900 og, som ogsaa tidligere anført, nær 1 bushel over gjennemsnitsudbyttet i det nærmest forudgaaende tiaar.

Hvad byg angaar, indhøstedes der i aaret 1901 i Storbritannien 61 107 623 bushels mod 62 314 510 bushels i aaret 1900. Blot ét foregaaende aar kan fremvise et daarligere resultat, nemlig aaret 1893, hvorfor sidste aars byghøst vel maa kaldes usedvanlig knap.

Ikke bedre resultat gav havrehøsten, hvilken i aaret 1901 ialt blot beløb sig til 110 105 530 bushels mod 114 847 537 bushels i aaret 1900. Særlig ufordelagtig var udfaldet for England separat, idet dette land i aaret 1901 alene indhøstede 67 863 053 bushels mod 73 604 178 bushels i aaret 1900. Som anført blev ogsaa afkastningen for Storbritannien som helhed betragtet $1^3/_4$ bushel under gjennemsnitsudbyttet for aarene 1891—1900.

Det tør tilføies, at paa samme maade, som det gjaldt for hvedes vedkommende, viste ogsaa det med byg og havre besaaede ageromraade sig at være af ringere udstrækning i forrige aar end i aaret 1900. Nedgangen udgjorde for byg 17 817 acres og for havre 29 186 acres. Med undtagelse af sidstnævnte kornsort har en saadan formindskelse allerede kunnet iagttages i mange aar. Man skal i saa hensende henvise til nedenstaaende sammenlignende oversigt over stillingen, som den var i aarene 1871 og 1901:

Aar.	Hvede. Acres.	Byg. Acres.	Havre. Acres.	Tilsammen. Acres.
1871	3 571 894	2 385 783	2 715 707	8 673 384
1901	1 700 965	1 972 448	2 996 902	6 670 315
Difference for 1901	− 1 870 929	− 413 385	+ 281 195	− 2 003 069

Altsaa er paa de sidste 30 aar i Storbritannien et omraade af ikke mindre end 2 millioner acres blevet inddraget fra dyrkning af de vigtigste kornsorter, hvilket jo ikke synes at lægge for dagen, at jordbruget her i landet har været en synderlig blomstrende næringsvei. Denne indskrænkning i areal synes at have været fulgt af en nedgang i jordværdien. Ifølge en af en privat fagmand udarbeidet statistik skal saaledes værdien af agerland i det forenede kongerige mellem aarene 1874 og 1892—1893 være faldt fra £ 1 874 000 000 til £ 1 160 000 000 eller paa 18 aar være gaaet ned med 38 pct. Og det forsikres, at værditabet siden den tid paa ingen maade er blevet ringere, hvorfor den samlede formindskelse, som paa anførte vis er opstaaet i den landbrugende befolknings kapital i løbet af de sidste 25 aar. paastaaes at skulle nærme sig 1 milliard pund sterling. Men ved siden heraf maa man ogsaa tage i betragtning det tab, som er blevet en følge af, at landets kreaturbesætning er reduceret, at værdien af landbrugsredskaber og andet inventar er formindsket, samt at meierinæringens udvikling er hemmet o. desl. Paa den anden side har den landbrugende klasses reducerede indtægter ført med sig en nedgang i forbruget af manufakturartikler, hvorved der selvfølgelig er blevet tilføiet landets industri adskillig skade. Samtidig er indførselen af levnetsmidler sterkt øget, idet befolkningen er tiltaget, medens landets egen produktion af forbrugsartikler er gaaet ned, og betydelige beløb er saaledes medgaaede til anskaffelse af de nødvendige fødemidler.

Det kan naturligvis let indsees, at saadanne forhold skulde fremkalde en sterk bevægelse til fordel for vedtagelse af beskyttelsestold for det britiske jordbrug; men af grunde, som i det foregaaende er angivet, kan denne bevægelse alligevel neppe tænkes i den nærmeste fremtid at skulle kunne afstedkomme noget praktisk resultat i den forønskede retning, med mindre da uforudseede omstændigheder skulde støde til.

Som anført i tidligere aarsberetninger, gjøres der imidlertid alvorlige anstrengelser for at fuldkommengjøre jordbruget i landet samt for at udvikle dets kreaturskjøtsel, fjærkræavl, meierinæring, frugtdyrkning m. m. Specielt har der fra regjeringens side været udvist stor iver i saa henseende ved nedsættelse af komiteer til behandling og udredning af spørgsmaal, som staar i forbindelse med handelen med melk, smør samt frø til udsæd, eller som tager sigte paa helbredelse og udryddelse af visse husdyrsygdomme. Noget lovgivningsarbeide af betydning er dog ikke fremkommet i løbet af sidste aar; men

reglementeringen af smørhandelen har dog, som senere vil paavises under redegjørelsen for smørmarkedets stilling, begyndt at antage faste former.

Naar det gjælder at beskrive udstrækningen af de handelsforbindelser, som har fundet sted i sidstforløbne aar mellem det forenede kongerige og vore lande, maa det til en begyndelse anmerkes, at den officielle statistik for nævnte aar endnu ikke er offentliggjort i sin helhed, hvorfor blot partielle opgaver i saa henseende her kan meddeles.

For femaarsperioden 1896—1900 vil udviklingen af vor handelsforbindelse med Storbritannien og Irland sees af følgende oversigt:

	1896.	1897.	1898.	1899.	1900.
Indførsel fra Norge til det forenede kongerige . .	4 312 106	4 995 461	4 986 500	5 305 393	5 756 018
Udførsel til Norge fra det forenede kongerige, iberegnet transitgods	2 759 548	2 780 058	3 193 430	3 882 551	3 910 982
Tilsammen	7 071 654	7 775 519	8 179 930	9 187 944	9 667 000
Indførsel fra Sverige til det forenede kongerige	9 524 137	9 839 146	9 736 931	10 048 739	10 635 060
Udførsel til Sverige fra det forenede kongerige, iberegnet transitgods . . .	4 246 868	4 767 154	5 311 291	6 022 145	6 495 223
Tilsammen	13 771 005	14 606 300	15 048 222	16 070 884	17 130 283

Som det vil fremgaa af disse talopgaver, har handelsforbindelserne paa begge sider været i jevn udvikling under den angivne femaarsperiode, hvorfor stillingen forsaavidt maa kunne kaldes fordelagtig for enhver af parterne. For sidste aars vedkommende turde imidlertid denne gunstige position ikke helt have kunnet opretholdes; men det er at haabe, at de i aarets løb herskende vanskeligheder har været af en mere forbigaaende art, og at saavel Norges som Sveriges vareomsætning med den britiske handelsverden snart atter vil vise en opadgaaende tendens.

De tidligere omtalte mindre fordelagtige konjunkturer i aaret 1901 synes ikke mindst at have berørt vore hovedartikler paa det britiske marked. Hvad for det første trælast angaar, maa stillingen her have været alt andet end tilfredsstillende, idet markedet for denne vare her i landet under en vis periode af aaret nærmest kan siges at have befundet sig i en slags opløsningstilstand. Allerede henimod slutningen af aaret 1900 var der nemlig indtraadt en fluktuation i priserne, hvorfor udsigterne ved sidste aars begyndelse ikke var lovende i betragtning af, at omfattende lagere var blevet anskaffede med store omkostninger i anledning af den særdeles livlige afsætning, for hvilken de fleste

slags virke tidligere havde været gjenstand. Vistnok forhindredes det ved en forholdsvis fast optræden fra afskibernes side, at et betydeligt prisfald indtraadte med én gang; men de priser, som kunde erholdes hos forbrugerne her i landet endog i januar og februar maaned, var desuagtet ikke tilstrækkelige til at dække udgifterne ved lagrenes indkjøb og magasinering, ligesaalidt som de svarede til de noteringer, som exportørerne troede at kunne fastsætte for aarets nyskibninger. Stillingen holdt sig saadan, indtil afskibernes modstandskraft blev brudt, hvilket synes at være indtruffet i marts maaned, og ifølge samstemmende opgaver skal trælastmarkedet derefter være bragt i fuldstændig forvirring under indflydelsen af et prisfald, der tør have overgaaet enhver forventning, og som vedvarede med en og anden forandring, indtil varen tilslut neppe kunde afsættes paa noget vilkaar.

I løbet af eftersommeren aftog importen derfor i en tidligere ukjendt grad, og som følge af denne omstændighed blev priserne lidt efter lidt atter bragt til at stige, saa at forretningerne henimod aarets slutning paa det nærmeste havde antaget et normalt udseende. I det hele taget kan sæsonen saaledes siges at have baaret præget af aktivitet, ihvorvel markedets stilling beklageligvis var saadan, at de af de herværende importører, som havde formaaet at fri sig for tab, var at lykønske, endog om de ikke kunde notere den ringeste gevinst af de gjorte transaktioner.

Ifølge de af Board of Trade udarbeidede tabeller udgjorde værdien af den trælast, der indførtes til Storbritannien og Irland i løbet af de tvende sidste aar, følgende beløb i £:

	Hugget trævirke.		Saget, kløvet, høvlet eller falset (dressed) trævirke.	
Fra	1900.	1901.	1900.	1901.
Norge	549 832	440 485	1 384 329	1 314 695
Sverige	807 481	690 040	4 873 873	4 035 671
Rusland	1 138 651	981 825	4 854 630	4 424 172
Tyskland	725 719	698 623	—	—
Forenede Stater .	878 656	799 989	2 483 324	1 987 143
Britisk Ostindien .	731 842	475 081	—	—
Kanada	604 052	497 944	4 637 654	4 029 202
Andre lande . .	1 026 492	867 473	452 549	528 146
Tilsammen	6 462 725	5 451 460	18 686 359	16 319 029

Det viser sig altsaa, at den før omtalte værdireduktion af indførselen hertil har været fælles for trælast næsten over hele linjen, saavel hugget som saget. Men det fremgaar yderligere, at specielt nedgangen i importen af svensk saget trævirke har været forholdsvis langt betydeligere end for russisk trælast af samme sort, hvorfor Sverige som følge heraf nu blot indtager pladsen som nr. 2 paa det britiske trælastmarked, ikke alene hvad hugget virke angaar, paa hvilket omraade det allerede paa et tidligere standpunkt er blevet distanceret, men ogsaa for saget virkes vedkommende.

Med hensyn til trælastindførselens kvantitet foreligger der nedenstaaende zifre, udvisende antallet af loads, som er udlosset her i landet.

Fra	Hugget virke. 1900.	Hugget virke. 1901.	Saget, kløvet, høvlet eller falset (dressed) virke. 1900.	Saget, kløvet, høvlet eller falset (dressed) virke. 1901.
Norge	347 455	301 155	492 419	468 525
Sverige	541 820	493 309	1 866 936	1 685 362
Rusland	607 345	535 315	1 724 745	1 828 249
Tyskland	272 769	255 231	—	—
Forenede Stater . .	180 666	163 457	729 370	617 415
Britisk Ostindien .	58 789	39 053	—	—
Kanada	113 488	90 042	1 688 033	1 517 194
Andre lande	998 816	895 348	131 207	164 215
Tilsammen	3 121 148	2 772 910	6 632 710	6 280 960

Som tilfældet var med værdien, saaledes har ogsaa kvantiteten af forrige aars trælastindførsel til dette land været i aftagende. Herfra udgjør dog særlig russisk saget virke en undtagelse, idet der nemlig af dette produkt indkom hertil over 100 000 loads mere i aaret 1901 end i det næstforegaaende aar. Det er ogsaa at merke, at Rusland nu, endog hvad importens kvantitet angaar, er skredet forbi de andre lande. Med hensyn hertil anføres det i „The Timber Trade's Journal", at efterspørgselen efter 3×9 og 11 tommers furuvirke af god beskaffenhed — hvilken efterspørgsel forudsagdes at skulle aftage, idet man formodede, at en yderligere forædling af varen skulde blive nødvendig paa afskibningsstederne som følge af den tilspidsede konkurrance — aldrig har været livligere end i det sidstforløbne aar. Og af denne aarsag, anføres det videre, er det, at importen af russisk virke, blandt andet fra havnene i Finland og ved det Hvide Hav, er kommet til at indtage den første plads i den britiske trælastimport.

Ifølge samme kilde kan det ogsaa nævnes, at importen af battens til London i aaret 1901 vistnok har været noget mindre end i aaret 1900, men dog større end i noget af de fem foregaaende aar. Derimod er tilførselen af planker sunket noget under gjennemsnitstallet for samme femaar. Hvad forøvrigt trælastmarkedet i hovedstaden angaar, oplyses det, at adskillige derværende importører paa sine transaktioner i forrige aar har tabt endog op til £ 2 à 3 pr. standard, men at desuagtet nogen videre vanskeligheder ved at bære disse tab i de fleste tilfælde ikke har kunnet merkes. I havnebassinerne herskede der ogsaa i aarets løb større orden, end tidligere har været tilfældet, idet der fra rette vedkommendes side er lagt for dagen større iver og omsorg for at faa ryddet ældre lagere af veien, inden den nye skibning begyndte. Ved ihærdige anstrengelser i saa henseende forebyggedes det, at fartøier idetmindste i større antal, som i det foregaaende aar, maatte ligge over udenfor Gravesend i paavente af den nødvendige bryggeplads. Nogen andel i trælastmarkedets trykkede tilstand kan saaledes i ethvert fald ikke tilskrives omstændigheder af denne art. Ligeledes meddeles det, at bedste slags planker, omendskjønt store trælastlagere paa grund af pengebehov maatte sælges ved auktion, altid var gjenstand for jævn efterspørgsel, samt at tilgangen paa denne sort trævirke saavel under fjoraarets som under indeværende aars sæson snarere har været utilstrækkelig end det modsatte.

Indførselen af nedenstaaende trælastsorter til det forenede kongerige beløb sig i de sidste fem aar til følgende kvantiteter:

	1897. Loads.	1898. Loads.	1899. Loads.	1900. Loads.	1901. Loads.
Planker og battens fra kolonierne	1 973 068	1 644 830	1 755 633	1 688 033	1 517 194
Tømmer og andet virke fra kolonierne	163 519	108 554	114 794	113 843	90 042
Planker, battens og bord fra udlandet	5 045 174	4 714 998	4 880 121	4 945 248	4 763 766
Tømmer og andet virke fra udlandet	2 664 227	2 226 748	2 552 255	3 007 283	2 682 868
Stav fra kolonierne og udlandet . .	126 745	139 120	126 216	145 279	140 064
Tilsammen loads svarende i værdi til . . . £	9 972 733 22 978 842	8 834 250 20 594 494	9 429 019 22 187 806	9 899 686 25 873 564	9 193 934 22 501 010

Hvad trælastindførselen fra Sverige betræffer, opgives denne i „The Timber Trade's Journal" at have aftaget for plankers vedkommende, medens derimod efterspørgselen efter battens og især efter bord er steget. Det fremhæves derhos, at anselige leverancer af høvlet trælast i det sidste aar er sendt til London fra de svenske Østersjøhavne. Ligeledes var sidste aars indførsel af bord fra Norge rigelig og overskred betydelig gjennemsnitsimporten i den sidstforløbne femaarsperiode. Tyskland har derimod, efter hvad der synes at fremgaa, paa den senere tid gaaet tilbage som trælastexporterende land, og paa det herværende marked har dets furutømmer havt en svær kamp at bestaa med pitchpine, omendskjønt det vandt noget terræn under den spansk-amerikanske krig, da pitchpineafskibningen var hemmet. Efter den tid har imidlertid Amerika paa dette som paa øvrige kommercielle omraader gjenoptaget sin intense virksomhed, og store forraad af alle slags trælast kastes nu, paa mindste foranledning, derfra ind paa markedet hersteds.

Af snedkerivarer indførtes der til det forenede kongerige for følgende værdier i de tvende sidste aar; vindues- og dørrammer, panelinger samt grovere og finere træarbeider:

1900.	1901.
£ 1 195 314	£ 1 153 756

Andre slags træarbeider, heri indbefattet dreiede artikler:

1900.	1901.
£ 1 109 410	£ 1 129 494

Efter meddelelser fra privat hold har særskilt indførselen af høvlede bord til London udgjort:

	1900.	1901.
Fra Norge	7 239 000 stykker	8 021 000 stykker
„ Sverige	19 550 000 „	19 551 000 „

saaledes forøgelse for begge lande og i særdeleshed for Norge, hvad afvigte aar angaar.

I løbet af de sidste aar er der fra vore lande og specielt fra Norge gjort forsøg paa at knytte forbindelser med importører hersteds for afsætning i større omfang af visse slags træarbeider, og disse forsøg har, som det synes, ikke været helt uden fremgang. Spørgsmaalet er imidlertid, om man hjemme kan tilvirke f. ex. møbler samt prydgjenstande af træ ikke alene tilstrækkelig billig, men tillige med den smag og fuldkommenhed, som er nødvendig for en heldig konkurrance med lignende produkter fra andet hold. Men lykkes dette, er London sikkerlig et i høi grad fordelagtigt afsætningsfelt for denne slags varer. Efter hvad man har faaet opgivet, skal ligeledes kurvmagerarbeider og lignende artikler, anvendelige for vareemballage kunne vinde stor efterspørgsel her i landet; men forudsætningen herfor maa være en tilvirkning i stor skala for opnaaelse af den nødvendige prisbillighed.

Et produkt fra vore lande, som heller ikke har været gjenstand for synderlig fordelagtige transaktioner paa det herværende marked i sidste aar, er træmasse, idet efterspørgselen paa dette felt har været ubetydelig og priserne som følge deraf yderst lave. Efter forlydende var der allerede ved forrige aars begyndelse og endog tidligere afsluttet kontrakter med skandinaviske exportører vedkommende en stor del af de leverancer, som der antoges at kunne blive spørgsmaal om under aarets løb, og de priser, som man herunder kom overens om, skal have været forholdsvis gunstige for exportørerne. Da imidlertid mod forventning forbruget af varen her i landet viste sig begrænset, blev der ikke tale om videre bestillinger, og under indflydelse heraf undergik noteringerne allerede i aarets første kvartal en reduktion, som vedvarede til et stykke udi juli. Efter dette tidspunkt synes dog nogen forbedring at være indtraadt paa markedet, hvilket opgives at skyldes den som følge af vandmangel indskrænkede produktion, og de i slutningen af aaret gjængse priser nærmede sig saaledes mere normale noteringer, ihvorvel de fremdeles paa langt nær rak op til de ved aarets begyndelse opnaaede priser.

Ifølge et hersteds udgivet fagblad skal aarets noteringer i det hele kunne siges at have stillet sig saaledes:

Sulfit fra £ 9. 10. 0 til £ 6. 10. 0.
Soda fra £ 9. 10. 0 til £ 8. 0. 0.
Mekanisk vaad masse fra £ 3. 2. 6 til £ 1. 6. 0.
Tør masse fra £ 7. 0. 0 til £ 4. 15. 0.

I henseende til opgaverne om træmasseindførselen i den officielle britiske statistik er det at merke, at denne ikke gjør nogen distinktion mellem kemisk og mekanisk masse, idet begge disse sorter opføres under én rubrik: „Pulp of wood".

Ifølge paagjældende statistik indførtes af træmasse til det forenede kongerige:

	1900.		1901.	
	Tons.	Værdi i £.	Tons.	Værdi i £.
Fra Norge	286 960	1 323 105	250 557	1 052 595
„ Sverige	113 067	830 001	104 863	845 097
„ Forenede Stater . .	12 006	55 393	11 384	91 491
„ Kanada	54 507	246 435	70 364	312 084
„ Andre lande . . .	21 202	162 855	13 195	111 566
Tilsammen	487 742	2 617 789	450 363	2 412 833

Disse tal lægger for dagen, at indførselen fra Sverige og Amerika er formindsket i mængde, men øget i værdi, medens importen fra Norge, samt fra ikke særskilt opregnede lande i begge henseender har været gjenstand for tilbagegang. Fra Kanada alene indkom varen hertil saavel i større kvantitet som til en højere værdi, hvoraf det tør fremgaa, at konkurrancen fra dette hold stadig bliver mere alvorlig. Det er heller ikke underkastet tvil, at mange indflydelsesrige kræfter arbeider paa fortrinsvis at skaffe det kanadiske produkt indpas hos herværende forbrugere, og det er ikke ugrundet at frygte for, at Kanadas anpart i den britiske træmasseimport om ikke saa mange aar vil overfløie Sveriges og muligens endog Norges. Hvad angaar træmassen fra de Forenede Stater, synes denne endnu ikke at spille nogen større rolle paa det herværende marked.

I forbindelse hermed kan det nævnes, at indførselen af papir hertil fra vore lande har gjort gode fremskridt i sidstforløbne aar, og dette er saa meget mere glædeligt, som ellers importen af denne artikel i det hele taget har været i nedgang. Vedkommende indførsel udgjorde i værdi:

Papir, utrykt.

	1900.	1901.
Fra Norge	£ 629 503	£ 636 913
„ Sverige	- 570 406	- 643 094
„ Tyskland	- 444 427	- 280 135
„ Holland	- 466 682	- 391 062
„ Belgien	- 275 976	- 237 295
„ Amerika	- 313 323	- 369 508
„ Andre lande . . .	- 412 784	- 407 684
Tilsammen	£ 3 113 101	£ 2 965 691

Af ovenstaaende zifre vil sees, at Sverige, fulgt tæt i hælene af Norge, nu er blevet det vigtigste land for denne importgren. Derimod er indførselen fra Tyskland, Holland og Belgien samt fra ikke særskilt opregnede lande i ikke ubetydelig maalestok gaaet ned, medens sluttelig Amerika i lighed med vore lande har seet sin import tiltage. Af trykt papir samt pap er importen steget i sidste aar; men i den tilgjængelige statistik er vore lande ikke særskilt omtalte som delagtige i denne import, der udgjorde:

	1900.	1901.
Trykt papir	£ 410 323	£ 421 912
Pap (forskjellige sorter) . .	- 889 016	- 954 614

Jern- og staalmarkedet her i landet har i det sidstforløbne aar ikke havt samme tilfredsstillende udseende som under tidligere perioder, fornemmelig i aarene 1898—1899, da omsætningen var exceptionelt livlig og priserne drevne høit i veiret. Som et betegnende træk for situationen i forrige aar turde det kunne fremhæves, at rujernsnoteringerne var trykkede, skjønt nogen tilsvarende prisnedsættelse paa den forarbeidede vare ikke blev foretaget, hvilket forhold turde have sin aarsag i, at stenkul samt arbeidslønnen holdt sig dyre.

Angaaende virksomheden i jern- og staalbranchen i det forenede kongerige i løbet af de tvende sidste aar leverer „The Economist“ følgende oversigt:

	1900. Tons.	1901. Tons.
Tilvirkning af rujern	8 908 570	7 800 000
Indførsel	175 293	195 409
Udførsel	1 427 525	839 223
Rujern til indre forbrug . . .	7 756 338	7 061 605
Forraad af rujern 31te december	455 419	550 000
Udførsel af forarbeidet jern . .	2 116 808	2 070 877
Indførsel af jern og staal (transitgods ikke medregnet) . . .	763 685	755 248
Gjennemsnitspris paa „warrants“	69 sh. 4 d	53 sh. 9 d

At dømme efter disse tal har det britiske jernmarked været forholdsvis stille i løbet af forrige aar. Særlig turde det fortjene at lægges merke til, hvorledes indførselen af rujern er steget i aaret 1901, samt at beholdningen af dette produkt ved aarets udgang var større end i aaret 1900, hvilke omstændigheder — i forening med den reducerede indenlandske tilvirkning af varen og, som senere vil blive nærmere paavist, den indtraadte nedgang i importen af jernmalm — synes at tyde paa, at den britiske jernindustri har havt at kjæmpe med visse vanskeligheder. Denne opfatning synes ogsaa at bekræftes, naar man ser hen til det forhold, at udførselen fra Storbritannien af jern og staal i afvigte aar gik ned fra 3 540 689 tons til 2 900 100 tons eller i værdi fra £ 31 992 675 til £ 25 305 673.

Med hensyn til transaktionerne i jern og staal mellem vore lande og det forenede kongerige kan følgende opgaver hidsættes fra den officielle statistik:

Af jernmalm importeredes der fra Sverige i aaret 1901 for en samlet værdi af £ 80 678 mod £ 95 275 i det foregaaende aar, saaledes en ikke ubetydelig nedgang for sidste aars vedkommende. Fra Norge forekommer der ingensomhelst indførsel af produktet i aaret 1901, medens værdien af importen derfra i aaret 1900 angives til £ 18. 0. 0 og i aaret 1899 til £ 1 914. 0. 0. Det er at forudse, at disse tal hurtig vil komme til at stige, saasnart som de nye grubeforetagender, der i aaret 1900 er stiftet her under navnet „The Edison Ore Milling Syndicate Ltd.“, er traadt i virksomhed. Den største indførsel af jernmalm til dette land skriver sig vedvarende fra Spanien, som i aaret 1901 afskibede hertil jernmalm til en værdi af £ 3 791 035 mod £ 4 914 239 i aaret 1900. Dernæst kommer Grækenland, hvis export hertil i aaret 1901 beløb sig til en værdi af £ 288 545, og Algier, der for samme aar staar opført med £ 151 346, medens den samlede britiske indførsel af jernmalm i aaret 1901 modsvarede £ 4 550 563 mod £ 5 639 003 i aaret 1900 og saaledes udviste en tilbagegang af over £ 1 000 000.

Hvad rujern angaar, øgede indførselen fra Sverige i aaret 1901 med £ 47 050 og ansloges i sin helhed til en værdi af £ 369 458. Nærmest efter Sverige, som paa dette felt nu er blevet den største exportør til det britiske marked, kommer Amerika med £ 132 784 i aaret 1901 og £ 350 649 i aaret 1900. Tilsammen repræsenterede rujernimporten til det forenede kongerige i aaret 1901 en værdi af £ 772 533 mod £ 766 462 i aaret 1900.

Endvidere indførtes hertil fra Sverige i aaret 1901 pudlejern for et beløb af £ 19 330 eller kun omtrent halvparten saa meget som i det næstforegaaende aar, hvori den svenske export hertil vurderedes til £ 38 374. Ialt anslaaes sidstforløbne aars import af vedkommende artikel til £ 19 828 mod £ 38 417 i aaret 1900.

Af stang-, vinkel- og bundtejern indførtes der til Storbritannien:

	1900.	1901.
Fra Norge	£ 210	£ 21
„ Sverige	- 447 161	- 397 990
„ Rusland	- 1 166	- 499
„ Tyskland	- 3 684	- 14 000
„ Holland	13 993	- 72 117
„ Belgien	- 91 095	- 223 754
„ Amerika	- 95 861	- 24 871
„ andre fremmede lande	- 2 378	- 1 650
„ britiske besiddelser	- 466	- 10
Tilsammen	£ 656 014	£ 734 912

Det er i høi grad beklageligt, at det svenske stangjern, som det synes at fremgaa af ovenstaaende oversigt, har maattet vige plads for konkurrerende produkter fra Tyskland, Holland og i særdeleshed Belgien, hvorfra indførselen er steget i stor maalestok, paa samme tid som den svenske er aftaget. Som et talende vidnesbyrd om i hvilken grad Sverige har mistet terræn, kan det nævnes, at den svenske indførsel hertil af smedejern i aaret 1898 beløb sig til 57 278 tons svarende til en værdi af £ 478 937, samtidig som den belgiske import af samme slags indskrænkede sig til 7 587 tons til en værdi af £ 48 163. I aaret 1901 har derimod importen fra Sverige sunket til 46 463 tons eller med andre ord blevet formindsket med 10 815 tons og £ 80 947, medens den belgiske udgjorde 34 139 tons, modsvarende en forøgelse af 26 552 tons og £ 175 591.

Aarsagen til denne tilbagegang har ikke bestemt kunnet paavises; men at den maa være af mere end tilfældig art, turde fremgaa af den omstændighed, at formindskelsen for hvert af de sidste aar har havt en tiltagende tendens.

Af forarbeidet og uforarbeidet jern og staal angiver forøvrigt den britiske statistik følgende import fra vore lande i aaret 1901:

	Fra Norge.	Fra Sverige.
Gammelt jern og staal	£ 1 631	£ 11 352
Staal, uforarbeidet	- —	- 113 561
Dampmaskiner eller dele af saadanne (ikke for agerbrug)	- —	- 19 696
Maskiner, ikke drevne med damp, for agerbrug	- —	- 47 802
Do., do., ikke for agerbrug eller grubedrift	- —	- 56 674
Andre arbeider af jern og staal	- 56 786	- 181 131

De priser, som i afvigte aar er betalte for jern og staal fra vore lande, har forholdsvis været mindre fordelagtige. Hvad angaar de maskiner eller dele af saadanne, der fra vore lande afsættes paa det britiske marked, bestaar disse bl. a. af elektriske motorer, telefonapparater, meierimaskiner og agerbrugsredskaber. Endel svenske fabriker af saadanne artikler holder endog, som bekjendt, filialer i London.

Ogsaa af visse andre metaller finder indførsel sted fra vore lande til det herværende marked. Ifølge den britiske statistik for aaret 1901 kan saaledes hidsættes følgende tal, udvisende værdien i £:

	Fra Norge.	Fra Sverige.
Kobber, malm	£ 19 772	£ 4 225
„ præcipitat	- —	- 50
„ gammelt	- 10 065	- 6 201
„ uforarbeidet, i stænger eller stykker	- 23 250	- 11.927
„ forarbeidet	- 1 522	- 2 190
Bly, forarbeidet, i stænger eller plader,	- —	- 903
Malm, ikke specificeret,	- 20	- —
Metaller, uforarbeidede, art ikke angivet,	- 140	- —
„ forarbeidede, art ikke angivet,	- —	- 110
Metal, gammelt,	- 1 494	- 2 061
Svovlkis	- 43 614	- 8 297

Den samlede værdi af Storbritanniens udførsel af jern og staal beløb sig i aaret 1901 til £ 25 305 673 mod £ 31 992 675 i aaret 1900. Hvad vore lande betræffer, gik exporten herfra af uforarbeidet og forarbeidet jern i aaret 1900 ialt op til £ 535 846 for Norges og £ 664 865 for Sveriges vedkommende.

Ismarkedet her i landet synes ogsaa at have været trykket og har neppe bragt vedkommende exportører en vinding svarende til den, som tidligere aar turde have opvist. Priserne var nemlig under hele aarets løb forholdsvis lave og afsætningen ikke synderlig stor. Indførselen udgjorde:

	1900.		1901.	
	Tons.	Værdi i £.	Tons.	Værdi i £.
Fra Norge	448 653	274 025	460 946	269 897
„ andre lande	1 048	736	—	—
Tilsammen	449 701	274 761	460 946	269 897

Som det vil sees, var kvantiteten af isindførselen i aaret 1901 større og priserne lavere end i det foregaaende aar. Ligeledes fremgaar det, at hele forrige aars import kom fra Norge.

I det forløbne aar er der, saavidt man har kunnet bringe i erfaring, ikke som i et tidligere aar gjort noget forsøg paa til fordel for den kunstige is at nedsætte eller mistænkeliggjøre naturisen i det almindelige omdømme, særlig under foregivende af, at sidstnævnte produkt skulde indeholde urene bestanddele.

I løbet af aaret 1901 forekom der paany en forholdsvis mere betydelig import af hø til dette land fra Norge, idet det herværende marked blev tilført en kvantitet af 5 099 tons af nævnte artikel til en antagen værdi af £ 17 361. Aaret iforveien udgjorde indførselen hertil af norsk hø blot 3 tons til en værdi af £ 10, og i aarene 1899 og 1898 findes nogen saadan indførsel overhovedet ikke opført i den officielle statistik. Af udenlandsk hø indkjøbtes der her til landet i aaret 1901 for et samlet beløb af £ 800 133, hvoraf den største del eller £ 338 640 gik til Amerika, hvorefter fulgte Kanada og Neder-

*

landene med henholdsvis £ 165 904 og £ 130 284. Ifølge de foreliggende oplysninger skal norsk hø have været meget efterspurgt i sidste aar, fornemmelig i London, og for visse kvaliteter erholdtes ogsaa høiere priser end for vare af hvilkensomhelst anden oprindelse. Ligeledes skal Newcastle-on-Tyne have været et godt afsætningsfelt, skjønt man der vistnok ikke sætter pris paa samme sort hø som i London.

Det kan i denne forbindelse nævnes, at ligeledes en noget tiltagende import af svensk havre til det britiske marked angives at have fundet sted under sidste aars løb. Importen heraf udgjorde nemlig i værdi:

1900.	1901.
£ 34 144	£ 105 488.

I sammenligning med indførselen i dens helhed er imidlertid den andel, Sverige har deri, vedvarende yderst ubetydelig, idet den samlede værdi af den i aaret 1901 her i landet afsatte udenlandske havre beløb sig til ikke mindre end £ 5 967 622, hvoraf £ 3 572 494 falder paa russisk og £ 1 185 928 paa amerikansk vare.

I indeværende aar er i lighed med andre kornsorter ogsaa havre ved indførsel til dette land blevet belastet med en toldafgift af 3 d pr. cwt., hvilken afgift imidlertid ikke antages i merkbar grad at ville virke hemmende paa handelen.

Af meieriprodukter indførtes der til det forenede kongerige fra vore lande:

	I aaret 1901.		I aaret 1900.	
	Fra Norge.	Fra Sverige.	Fra Norge.	Fra Sverige.
	£	£	£	£
Melk, kondenseret, .	188 229	—	186 542	—
Smør	142 038	938 889	131 415	1 013 775
Margarin	20 553	—	23 100	—

Altsaa har Norge for begge de førstnævnte artiklers vedkommende i aaret 1901 i nogen grad kunnet udvide sin afsætning i dette land, medens derimod den svenske smørhandel paa England er gaaet end yderligere tilbage i løbet af forrige aar. Hvad margarin angaar, synes Norges del i indførselen heraf at have været i aftagende i aaret 1901.

Specielt med hensyn til kondenseret melk er det forøvrigt at merke, at denne artikel i sukret tilstand i henhold til sidste aars britiske toldtarif er paalagt en indførselstold af 9 d pr. cwt., forudsat at sukkergehalten ikke overstiger 18 pct. Som det synes, har imidlertid denne toldafgift ikke virket hindrende paa indførselen.

Et meieriprodukt, som ifølge den officielle statistik ikke er gjenstand for indførsel hertil fra vore lande, er ost, hvoraf der dog i det forløbne aar fra udlandet og britiske besiddelser blev tilført det herværende marked en kvantitet af 2 586 837 cwt. til en værdi af £ 6 227 135. Kanada, Amerika og Nederlandene bidrager mest til denne indførsel.

De tvende sidste aars import af smør og margarin til Storbritannien vil sees af følgende tabeller:

	Smør.		Margarin.	
	1900.	1901.	1900.	1901.
	Cwts.	Cwts.	Cwts.	Cwts.
Norge	26 085	26 341	8 430	7 787
Sverige	196 041	180 212	—	—
Danmark	1 486 342	1 597 186	—	—
Rusland	209 738	378 452	—	—
Frankrige	322 048	311 601	26 587	30 710
Tyskland	36 042	26 983	18 521	8 026
Holland	282 805	298 912	862 154	908 964
Belgien	—	—	3 537	6 394
Australien	511 535	413 134	—	—
Kanada	138 313	215 588	—	—
Forenede Stater	56 046	150 126	672	190
Andre lande	113 521	104 275	511	56
Tilsammen	3 378 516	3 702 810	920 412	962 127

Hvad smørexporten til dette land angaar, indtages saaledes den første plads af Danmark, hvis afsætning endog er steget i sidste aar og dermed udgjorde over 43 pct. af hele den kvantitet, der i 1901 er kommet hertil fra udlandet og britiske besiddelser. Som næstemand blandt de europæiske lande kommer Rusland, som ligeledes har forøget sin udførsel hertil i det forløbne aar. Dette er ogsaa tilfældet med Norge, Kanada, Amerika og Nederlandene. Derimod kan man iagttage nedgang for Frankriges, Sveriges og Tysklands vedkommende. Blandt de britiske besiddelser sees Australasien (ɔ: Australien og New Zealand) at være paa retur, hvilket opgives at skulle skyldes tørke. Den samlede smørimports værdi beløb sig i aaret 1901 til £ 19 297 396, hvoraf henimod halvparten eller £ 8 950 497 falder paa Danmark, medens Norge og Sverige ikke kommer høiere end til henholdsvis £ 142 038 og £ 938 889.

Et land, der efter al sandsynlighed kommer til at indtage en mere og mere fremtrædende plads i smørexporten hertil, synes at være Rusland, hvor der træffes specielle foranstaltninger i den hensigt at fremme smørudførelsen, som f. ex. indredning af fryseapparater i jernbanevogne og dampskibe samt oprettelse af kombinerede transportlinjer baade tillands og tilvands.

Handelen med fødemidler her i landet synes at skulle blive gjenstand for en i stadig stigende omfang gjennemført reglementering fra myndighedernes side. Udgangspunktet herfor forefindes i de i „Sale of food and Drugs Act 1899“ givne bestemmelser, i anledning af hvilke adskillige regjeringskomiteer har været sysselsatte med at udarbeide forslag til administrative forskrifter. Saaledes fremkom henimod slutningen af forrige aar en betænkning gaaende ud paa at angive de fremmede stoffe, der kan tilsættes næringsmidler, uden at disse derfor behøver at ansees som forfalskede. Tidligere i aaret var der blevet offentliggjort en anden komiteudtalelse angaaende minimumskvantiteten af normale bestanddele i melk, fløde, smør og ost, og i overensstemmelse hermed besluttedes det i sidstledne august maaned, at uskummet melk ikke maa indeholde mindre end 3 pct. fedt og $8^1/_2$ pct. faste bestanddele, samt at skummet vare maa indeholde mindst 9 pct. faste bestanddele. Med hensyn til smør har ligeledes et paa grundlag af nævnte lov udført komitearbeide ledet

til udfærdigelsen af en forordning vedrørende produktets vandgehalt. Vedkommende komite nedsattes i juli maaned 1901 med det formaal at afgive en udtalelse om, hvilke forskrifter burde udfærdiges for i henseende til en given smørprøve at faa afgjort, i hvilken udstrækning de i samme manglende væsentlige bestanddele, de tilsatte fremmede stoffe eller prøvens større eller mindre vandgehalt skulde — indtil det modsatte blev bevist — fremkalde præsumption for, at produktet var forfalsket. Komiteen fandt sig til en begyndelse blot foranlediget til at optage spørgsmaalet om vandgehalten i smør til behandling, idet dette spørgsmaal ansaaes som særlig vigtigt, saa meget mere som handel med vandblandet smør gjentagne gange har været forelagt domstolene til afgjørelse, uden at noget bestemt præjudikat er blevet afgivet. Komiteen fandt at burde betragte 16 pct. som den høiest tilladelige grænse for vandgehalten i smør, forsaavidt som ikke kjøberen udtrykkelig gjordes opmerksom paa, at varen indeholdt en større vandmængde, og i overensstemmelse hermed er i indeværende aar de behørige bestemmelser blevet udfærdigede.

Hvad margarin angaar, udviser de foran anførte zifre, at den tilførsel af nævnte produkt, der finder sted til det britiske marked, vedvarende saagodtsom helt og holdent skriver sig fra Nederlandene. Den norske import har, som det synes, gaaet noget tilbage i det forløbne aar og udgjør nu blot 0.8 pct. af den samlede indførsel, medens hele $94^1/_2$ pct. af denne er af hollandsk oprindelse.

Af andre fødemidler foregaar der ogsaa nogen indførsel hertil fra vore lande. Saaledes findes det anført, at der fra Norge i aaret 1901 importeredes hertil preserveret kjød af ikke nærmere angivet art for et beløb af £ 999 mod £ 1 395 aaret iforveien, hvorhos fra Sverige hidkom fleskesider for £ 25 454 mod £ 28 256 i aaret 1900. Sveriges æg udførsel hertil i aaret 1901 udgjorde en værdi af £ 6 151, hvilket er en ikke ubetydelig forøgelse fra aaret 1900, da det tilsvarende beløb ansloges til £ 2 396. Samtidig tilførtes det herværende marked fra Norge vildt og fjærkræ til en værdi af £ 2 900 mod £ 4 636 i aaret 1900, saaledes en forholdsvis betydelig nedgang. I det hele er indførselen af disse varer sunket i løbet af sidstledne aar, og det fortjener i forbindelse hermed at bemerkes, at den almindelige opmerksomhed i England mere og mere rettes mod nødvendigheden af at opbjælpe landets hønseavl for derved at øge den jordbrugende befolknings tilgange. I saadant øiemed arbeider specielt en forening kaldet „The National Poultry Organization Society", og det turde vel være at antage, at landets egen produktion af fjærkræ herefter vil stige.

Af fiskeriprodukter indførtes til det forenede kongerige for følgende værdier fra vore lande:

1. Fersk sild.

	1900.	1901.
Fra Norge	£ 127 678	£ 148 155
„ Sverige	„ 822	„ 6 050

2. Anden fersk fisk:

	1900.	1901.
Fra Norge	£ 93 453	£ 131 112
„ Sverige	„ 1 222	„ 2 443

3. Skjælfisk (med undtagelse af østers):

	1900.	1901.
Fra Norge	£ 1 424	£ 3 992

4. Marineret eller saltet fisk:

Sardiner:

	1900.	1901.
Fra Norge	£ 2 179	£ 26 171

Andre sorter:

	1900.	1901.
Fra Norge	£ 313 565	£ 355 020
„ Sverige	„ 2 350	„ —

Den norske fiskeafsætning hersteds er, efter disse tal at dømme, i en glædelig udvikling, saavel hvad fersk som konserveret vare angaar. Det kan ogsaa anføres, at klagemaal som de, man tidligere har været vidne til i anledning af beskaffenheden af en eller anden hertil ankommen ladning fersk sild, ikke yderligere er fremkomne. Ligeledes har nogen forøgelse kunnet iagttages i tilførselen af fersk fisk fra Sverige; men derimod synes nogen afskibning af svenske fiskekonserver ikke at være foregaaet i sidste aar. Specielt her i London antages forholdene at være gunstige for afsætning saavel af fersk og konserveret fisk som af hummer og østers, idet priserne særlig for finere fiskesorter som laks, ørret, tunge og pighvar samt for begge de nævnte slags skjælfisk stiller sig forholdsvis høie. Med hensyn til indførselen af fersk sild til Storbritannien indtager Norge den fornemste stilling blandt alle de fremmede nationer og kommer i henseende til importen af anden fersk fisk meget nær op til Holland, som her indehar ledelsen. Vedkommende fiskekonserver tør det omtales, at man paa de fleste større restauranter hersteds mere og mere paatræffer norsk anchovis, medens derimod svensk vare af samme slags fremdeles er sjelden at se. Røget laks og røgede sardiner af nordisk oprindelse er heller ikke ofte forekommende artikler; men muligens skulde afsætning i større skala ogsaa af disse produkter kunne opnaaes, om man med iver søgte at arbedde for at gjøre dem kjendte paa det herværende marked.

I løbet af sidste aar har der yderligere fundet sted indførsel hertil af endel andre produkter fra de norske havfiskerier. Saaledes importeredes hvalben til en værdi af £ 11 586, tran for £ 119 795 mod £ 81 669 i aaret 1900 samt guano for £ 3 211. Nogen lignende import synes ikke at være foregaaet fra Sverige.

Blandt andre animalske produkter, der tilføres det herværende marked fra vore lande, er at nævnte skind og huder.

	Huder, tørrede.		Huder, raa.	
	1900.	1901.	1900.	1901.
Fra Norge	£ 6 645	£ 6 810	£ 11 690	£ 11 216
„ Sverige	„ 3 407	„ 3 407*)	„ 17 994	„ 13 395

*) Saaledes fuldstændig det samme beløb for begge aar.

	Gjedeskind, ugarvede.		Pelsverk.	
	1900.	1901.	1900.	1901.
Fra Norge	£ 2 006	£ 1 730	£ 1 698	£ 1 162

Som bekjendt drives der fra vore lande en efter omstændighederne ganske betydelig forretning hersteds med sten saavel i raa, ubearbeidede blokke som tilhuggen i større firkanter og til gadesten. I løbet af sidste aar udviklede denne forretning sig, som det vil sees af nedenstaaende oversigt, i en bemerkelsesværdig grad. Indførselen af sten til det forenede kongerige udgjorde nemlig:

	1900.		1901.	
	Tons.	£	Tons.	£
Fra Norge . .	99 599	164 979	150 699	232 228
„ Sverige . . .	29 383	51 211	92 137	141 520

I sidstforløbne aar gjordes specielt fra Norge tilbud om leverancer af marmor, i hvilken anledning ogsaa forbindelser blev indledede med kjøbere i London. Saavidt skjønnes, turde dette materiale være vel egnet til at anvendes her i landet. Derimod synes man paa sagkyndigt hold at være mindre tilbøielig til at antage, at kleberstenen skal kunne finde større afsætning paa det britiske marked, da stenarten menes at savne den nødvendige haardhed.

Heller ikke for sidste aar findes der i statistiken anført nogen indførsel af øl til dette land fra Norge eller Sverige. Fra Danmark hidkommer denne artikel imidlertid i stadig stigende maalestok, ligesom dette i endnu høiere grad er tilfældet for Tysklands og Nederlandenes vedkommende. Efter hvad man har faaet opgivet, gjordes dog nylig et forsøg med at hidsende et parti øl af et bryggeri i Sydsverige; men af en eller anden grund synes denne forretning ikke at være faldt synderlig tilfredsstillende ud, og det turde derfor vistnok være tvilsomt, om forsøget kommer til at blive gjentaget.

Af spirituosa indførtes der ifjor hertil, ifølge officiel opgave, ialt for £ 458 fra Norge og £ 249 fra Sverige. Det turde fortjene omtale, at paa visse restauranter og udskjænkningssteder i London holdes der norsk akvavit samt svensk punch tilsalgs, ihvorvel det ikke synes, som om nogen af disse artikler skal blive gjenstand for synderlig stor efterspørgsel.

Foruden de i det foregaaende omhandlede manufakturartikler indførtes til det forenede kongerige i aaret 1901 inden denne varekategori: glas og glasvarer fra Norge for tilsammen £ 3 112 og fra Sverige for £ 197 801; fyrstikker fra Norge til en værdi af £ 25 810 og fra Sverige til en værdi af £ 305 631; kalciumkarbid, soda samt endel andre kemiske produkter fra Sverige for henholdsvis £ 981, £ 4 878 og £ 14 620; elektriske apparater, ligeledes fra Sverige, for et beløb af £ 17 712. Sluttelig angives ogsaa som ankommet fra vore lande i aaret 1901: uforarbeidede artikler, ikke særlig specificerede, fra Norge £ 17 048 og fra Sverige for £ 1 600, samt forarbeidede, ikke nærmere beskrevne artikler, fra Norge til en værdi af £ 2 197 og fra Sverige til en værdi af £ 32 687.

Retten til her i landet at drive handel med karbid har været gjenstand for en proces, i hvilken afgjørelsen er falden her i London i indeværende aar.

Der var nemlig blevet fremsat paastand paa, at vedkommende ret ene og alene skulde være knyttet til besiddelsen af et vist patent, og forudsat at medhold var givet heri, er det at antage, at hele den britiske handel saavel med karbid som med acetylen vilde være blevet fuldstændig monopoliseret. Paastanden forkastedes imidlertid, og den part, til hvis fordel denne afgjørelse faldt ud, har i den anledning troet at kunne forudsige, at virksomheden inden nærværende branche inden kort tid vil tage øget fart, og at importen af artikelen som en følge heraf snart vil kunne ventes at stige.

Blandt de nysnævnte artikler turde fornemmelig opmerksomheden fæste sig paa fyrstikker. Den britiske statistik skjelner nu mellem sikkerhedsfyrstikker og fyrstikker af anden slags.

De kvantiteter, som indkom hertil af begge disse fabrikata, udgjorde:

	Sikkerhedsfyrstikker.		Andre slags fyrstikker.	
	1900.	1901.	1900.	1901.
	Gross æsker.	Gross æsker.	Gross æsker.	Gross æsker.
Fra Norge	232 290	338 120	99 920	209 000
„ Sverige	2 959 432	2 814 979	2 333 960	3 082 442
„ Tyskland . . .	25 245	17 133	12 506	23 760
„ Holland . . .	287 628	367 158	54 847	41 395
„ Belgien	988 800	860 331	753 438	701 492
„ andre lande . .	4 382	4 148	7 761	7 530
Tilsammen	4 497 777	4 401 869	3 262 432	4 065 619

Eiendommelig nok fremgaar det, at Sverige, som hvad begge sorter af paagjældende artikel angaar, uden sammenligning er den største exportør til dette land, har seet sin afsætning af sikkerhedsfyrstikker synke noget i aaret 1901, medens derimod en ret anselig stigning kan konstateres for andre slags fyrstikker derfra. For Norges vedkommende er der fremgang i indførselen hertil af begge sorter fyrstikker i aaret 1901. Fra de øvrige lande, som paa dette felt mest konkurrerer med vore, nemlig Holland og Belgien, har importen taget af for samme aar. Herfra maa undtagelse dog gjøres for sikkerhedsfyrstikker af hollandsk tilvirkning, hvoraf en ikke ubetydelig øget import har fundet sted.

Angaaende indførselen hertil af glas og glasvarer fra vore lande kan nævnes, at denne hovedsagelig bestaar af flasker, hvoraf der fra Sverige i aaret 1901 ankom 147 600 gross mod 111 909 gross i aaret 1900. Den forøgelse, som her kan iagttages, har imidlertid intet sidestykke, naar det gjælder andet svensk glasfabrikat, af hvilket indførselen nemlig er sunket fra 16 598 cwts. i aaret 1900 til 14 320 cwts. i aaret 1901. Norges anpart i indførselen af sidstnævnte artikel har derimod været i fremvækst i sidstforløbne aar, nemlig fra 1 167 cwts. til 1 659 cwts.; men dette sidste tal naar dog ikke op til dem, som tidligere aar har kunnet opvise. De lande, i hvis hænder den største import af glasvarer hertil ligger, er Tyskland, Belgien, Nederlandene og Frankrige.

Til det, som ovenfor er anført angaaende importen hertil af træmasse, kan føies følgende oplysninger, hentede fra den nu udkomne detaljerede britiske toldstatistik:

Indførselen udgjorde i aaret 1901:

	Træmasse, kemisk. Tør.		Træmasse, kemisk. Vaad.	
	Tons.	Værdi i £	Tons.	Værdi i £
Fra Norge	52 161	457 074	8 383	42 371
„ Sverige	84 955	746 237	5 638	36 986
„ Tyskland	2 324	21 950	—	—
„ Holland	3 535	35 000	—	—
„ Forenede Stater	7 500	63 491	—	—
„ Kanada	18 707	154 742	774	5 322
„ andre lande	4 619	39 548	351	3 151
Tilsammen	173 801	1 518 042	15 146	87 830

	Træmasse, mekanisk. Tør.		Træmasse, mekanisk. Vaad.	
	Tons.	Værdi i £	Tons.	Værdi i £
Fra Norge	2 464	16 784	187 386	532 942
„ Sverige	4 122	31 500	8 847	27 929
„ Tyskland	75	421	—	—
„ Kanada	2 078	14 503	48 551	137 789
„ andre lande	4 570	33 609	1 415	4 735
Tilsammen	13 309	96 817	246 199	703 395

Desuden angives det, at der af andre materialer for papirtilvirkning indkom hertil i aaret 1901 fra Norge for £ 2 495 og fra Sverige for £ 1 230.

Endelig kan det merkes, at indførselen af pap i sidste aar fra Norge i værdi udgjorde £ 1 133 og fra Sverige £ 15 488, samt at den henholdsvis fra Norge og Sverige hertil importerede træpap anslaaes til en værdi af £ 10 011 og £ 37 091.

Idet der ved nærværende tidspunkt hersker fred inden det britiske rige, turde maaske opmerksomheden henledes paa, at herved den egentlige aarsag er fjernet saavel til den i det foregaaende omhandlede korntold som til de øvrige her i landet ved ind- og udførsel af varer paalagte afgifter, hvilke alle er vedtagne i den hensigt at tilveiebringe tilstrækkelige midler til at fortsætte krigen i Sydafrika. Imidlertid lader det til at være meningen, at disse afgifter, idetmindste for den første fremtid, vedblivende skal staa ved magt. Det kan næppe bestrides, at de grunde, som særlig er fremførte til fordel for korntoldens bibeholdelse, ogsaa efter krigens afslutning, i nogen grad har en beskyttelsesvenlig tendens, hvorfor man vel ogsaa paa visse hold venter sig fremsættelsen af regjeringsforslag gaaende ud paa en yderligere fortsættelse i samme retning, som f. ex. indførelse af differentialtarif til bedste for de britiske kolonier eller oprettelse af en toldunion mellem det britiske riges forskjellige dele. Hvilke forholdsregler vil blive trufne i saa henseende, turde til en vis grad komme til at afhænge af den forestaaende konferance mellem moderlandets

og koloniernes ministre og de resultater, hvortil forhandlingerne under dette møde maatte kunne lede. Men saa meget tør dog kunne siges, at den anskuelse i nogen tid har vundet udbredelse, at det vilde være en for det britiske verdensvælde fordelagtig politik, om moderlandet og kolonierne ogsaa kunde sammenknyttes ved et fælles økonomisk regime, der skulde tilsigte at beskytte britiske interesser som helhed betragtet ligeoverfor udlandet. Der vil dog ikke komme til at savnes alvorlig modstand mod et arbeide i saadan retning, og under hensyntagen til samtlige foreliggende omstændigheder er det neppe at antage, at en saa gjennemgribende frontforandring inden den britiske handelspolitik skulde være nær forestaaende.

I ethvert fald er det for nærværende ikke paa tale at indføre nye toldsatser, og nogen umiddelbar fare for, at udviklingen af vor handel med Storbritannien paa denne maade skal blive forstyrret, synes saaledes ikke at være forhaanden.

*

Generalkonsulatets adresse er vedvarende 24, Great Winchester Street, E. C.

Kjøbenhavns frihavn.

Skrivelse fra generalkonsulatet i Kjøbenhavn, dateret 26de juni 1902.

Herved giver jeg mig den ære at fremsende beretning om Kjøbenhavns frihavn i aaret 1901, grundet paa meddelelser fra frihavnsdirektionen, samt statistiske opgaver over trafiken i frihavnen og en speciel opgave over vareomsætningen med Norge, hentet fra frihavnens import- og exportfortegnelser. I den nævnte opgave vil man finde angivet den totale indførsel til frihavnen fra Norge og den totale udførsel fra frihavnen dertil.

At frihavnen har været til stort gavn for udvidelsen af Danmarks og særlig Kjøbenhavns handelsomsætning er indlysende, og for min del er jeg overbevist om, at en frihavn ogsaa i Norge vilde være til gavn, om man end ved sammenligning med fremskridtene i Kjøbenhavns frihavn maatte slaa af en del paa grund af denne sidstes heldigere beliggenhed som formidler af den store handel.

	Frihavnens indførsel og udførsel i aaret 1901	
	fra Norge.	til Norge.
Rug, uformalet . .	—	21 000 kg.
Korn, — . .	—	127 602 -
Mais, — . .	—	125 000 -
Mel	—	179 569 -
Sukker	—	15 206 -
Olje	98 000 kg.	232 953 -
Beg	45 000 -	— -
Telefonpæle . . .	137 900 -	— -
Trævarer	— -	29 000 -
Kork	— -	2 481 -
Is	152 400 -	— -
Marmor	636 000 -	— -

1900.

Den totale indførsel til frihavnen fra Norge . . . . . 868 tons

1901.

Den totale indførsel —„— . . . . . 1 107 „

1900.

Den totale udførsel fra frihavnen til Norge . . . . . 1 185 „

1901.

Den totale udførsel —„— . . . . . 733 „

Beseilingen af frihavnen.		Antal.	Registertons.
1895.	Dampskibe	319	201 672
—	Seilskibe, pramme etc.	2 010	58 424
1896.	Dampskibe	353	244 744
—	Seilskibe, pramme etc.	2 152	77 855
1897.	Dampskibe	511	397 307
—	Seilskibe, pramme etc.	2 840	105 582
1898.	Dampskibe	886	626 472
—	Seilskibe, pramme etc.	3 674	160 150
1899.	Dampskibe	811	649 315
—	Seilskibe, pramme etc.	3 264	159 666
1900.	Dampskibe	823	617 935
—	Seilskibe, pramme etc.	2 781	172 761
1901.	Dampskibe	977	736 480
—	Seilskibe, pramme etc.	3 424	191 127

Dampfærgetrafiken paa Sverige.	Frihavnen—Malmø. Tons.	Helsingør—Helsingborg. Tons.
1895—1896	5 500	74 900
1896—1897	39 700	78 500
1897—1898	64 900	82 700
1898—1899	91 400	94 300
1899—1900	109 300	92 700
1900—1901	125 600	95 900

Jernbanetrafiken i frihavnen.	Udgaaende vogne.	Vegt i tons.
1895	7 081	52 000
1896	13 903	110 000
1897	19 438	164 000
1898	25 994	218 000
1899	26 505	226 000
1990	24 661	212 000
1901	27 121	230 000

Vegten af veiede varer.

1895	187 000 tons	1899	621 000 tons
1896	299 000 „	1900	577 000 „
1897	464 000 „	1901	727 000 „
1898	607 000 „		

Industrielle anlæg. I aaret 1900 blev i frihavnen oprettet tvende fjærrenserier, som vistnok begge for en stor del vil basere sin virksomhed paa import af raamaterialier fra Østasien, hjembragte med Det østasiatiske kompagnis dampere.

Exportsnedkerifabrikens virksomhed i frihavnen ophørte ved nytaar 1901, og dens bygninger med iværende dampkjedelanlæg etc. afhændedes senere paa aaret til et i den anledning stiftet interessentskab eller aktieselskab ved navn „Løfa", hvis deltagere selv anvender den største del af lokalerne, medens en mindre part leies ud. Af deltagerne driver én en betydelig kaffeforretning med renseri etc., en anden en ligesaa omfattende handel med maskiner, verktøi m. v.

Den Ankerske marmorforretning drives fremdeles i meget ringe udstrækning; ogsaa dette selskab søger ved udleie til andre at disponere over de lokaler, det nu ikke selv har brug for.

Aktieselskabet „Nordisk cyklefabrik", der blev rekonstrueret i efteraaret 1900, har maattet standse. Bygninger med maskiner og øvrigt tilbehør er overtaget af selskabets kreditorer og udbydes ogsaa til leie.

Nogen lyst eller mod til igangsætning af nye industrielle foretagender spores her ikke. Dette skyldes dels de vedvarende trykkede tider — knapt og fast pengemarked —, dels de vanskelige arbeiderforhold, som nok fremdeles kan skræmme arbeidsgiverne fra at planlægge noget nyt. Man sporer nu hos arbeidsgiverne et fastere sammenhold og en lyst til en bestemtere optræden overfor arbeiderne, idet man mener, at forholdene ikke tillader opfyldelsen af yderligere fordringer fra arbeidernes side.

Sandcementfabrikens virksomhed er forlagt til moderfirmaet „Aalborg cementfabrik" i Aalborg, og der forhandles netop nu med frihavnsselskabet om salg til dette af fabrikens hus.

Nye anordninger eller reglementer for frihavnen. Fra og med den 1ste januar 1901 opkræves arbeidspenge af stykgods, der fra frihavnen indgaar til det danske toldindland over frihavns-toldbodens veierbod, efter de for byens gamle toldbod gjældende takster. Man har fundet det rimeligst og mest praktisk, at omkostningerne for de handlende blev de samme paa begge toldsteder.

Virksomheden. Den almindelige stagnation i handel og vandel, som nu har hersket i flere aar, har naturligvis ogsaa afsat sine spor i frihavnens drift, og der har været tider paa aaret, da travlheden i havnen ikke har været tilfredsstillende. Den samlede omsætning har dog været større end i aaret 1900 — det aar, hvor forretningsstilstanden viste sig føleligst.

Frihavnen har dog i aaret 1901 ligesom hidtil fuldtud virkeliggjort de forhaabninger, man ved dens anlæg satte til den, nemlig at den skulde støtte, fremme og videre udvikle den danske, særlig Kjøbenhavns, handel saavel med ind- som med udlandet, og der er med denne virkelig første rangs havn som basis skabt meget væsentlige betingelser for en fortsat betydelig udvidelse af byens handels-

omsætning. Det er ikke alene havnens egenskab af „frihavn", der skaber muligheden for et fremtidigt opsving; det menes at være endnu mere dens fortrinlige indretning (stor vanddybde, let tilgjængelighed, store pakhuse, forsynede med alle moderne mekaniske losse- og ladeapparater o. s. v.).

Resultatet af aarets virksomhed vil, om end udbyttet til selskabets aktionærer ikke bliver særlig stort, dog vise sig bedre, end man i aarets første halvdel turde forvente. Grundene hertil er forskjellige.

For det første er aarets vareomsætning, som allerede sagt, blevet større end paaregnet, og trafiken var i aarets sidste maaneder meget livlig; ja saa stor har varetilførselen været, at samtlige pakhuse i lang tid har været og fremdeles er overfyldte og alt rum optaget, saa at der kun med besvær skaffes plads til nyankomne ladninger.

Dernæst har de betydelige nyanskaffelser af maskinelle hjælpemidler — kornelevatorer, kraner og mekaniske indretninger i pakhusene — bidraget til at gjøre expeditionen hurtigere saavel som til at bringe udgifterne ned; menneskearbeide erstattes saaledes med maskinernes kraft.

Tilførselen af stykgods til frihavnen stiger aar for aar, fornemmelig som en følge af, at Det forenede Dampskibsselskab stadig udvider sine dampskibslinjer og lader flere og flere af sine dampere losse i frihavnen. Navnlig ruten: Kjøbenhavn—New York og Boston lægger dette rederi megen vind paa, og der kan i de sidste aar spores et mægtigt opsving i den varemængde, som det bringer til Østersjøen, dels transiterende via Kjøbenhavn, dels gaaende med selskabets skibe direkte til f. ex. russiske havne.

Det forenede Dampskibsselskab har til New Yorkerfarten nu ogsaa dampskibet „Oscar II", hvorom blev nævnt i aarsberetningen. Der ventes at skulle indsættes endnu 2 baade af samme type, og rimeligvis vil det i tidens løb anskaffe endnu flere for at kunne opretholde med dem en regelmæssig passagerlinje New York—Kjøbenhavn hver 14de eller hver 8de dag.

Denne klasse skibe skal løbe ca. 16 mils fart og kunne gjøre turen Kjøbenhavn—New York paa 10 à 12 dage.

„Oscar II" kan medføre:

Ca.	148	passagerer paa	1ste	klasse,
„	75	— „	2den	„
„	700	— „	3die	„

Altsaa er det for en stor del export af udvandrere, der tilsigtes.

For Kjøbenhavn spiller omsætningen i korn og foderstoffe som bekjendt en meget stor rolle, og saavel til hjemmeforbruget som til omladning eller gjenudskibning til udlandet sker der paa den herværende børs hvert aar en meget betydelig omsætning.

Aarets forsyning blev i dettes første 10 maaneder fremskaffet fra de sedvanlige kilder, hvilket vil sige, at de nordamerikanske fristater leverede hovedparten af tilførslerne. Men efter indbjergningen af dette aars amerikanske høst har dette forhold væsentlig forandret sig. Maisen, der spiller den allerstørste rolle baade som foderemne for kreaturer og som raastof for spritbrænderierne, har vist sig at give fristaterne en overmaade ringe afgrøde — kun ca. $^2/_3$ imod ifjor — og paa grund af den derved foraarsagede

prisstigning stoppede da al indførsel derfra hertil op. I stedet forsynede man sig fra Rusland og Sortehavs-landene, hvorfra importeredes byg og mais samt foderkager. Den nordamerikanske høst af hvede var derimod god i aaret 1901, medens denne sædart i store dele af Europa gav et meget knapt udbytte og i Danmark slet intet. Usedvanlig store partier førtes derfor stadig til Kjøbenhavn.

Som omsætningsplads for kaffe spiller Kjøbenhavn en større og større rolle. Der fordeles herfra til Skandinavien og Østersjølandene aar for aar stadig tiltagende kvanta af denne vare.

Transitforretningen trivedes i aaret 1901 ret vel, og alt i alt — de vekslende konjunkturer tagne i betragtning — udvikler den sig fra aar til aar.

Fra dansk synspunkt ønsker man frihavnen i høiere grad benyttet som omladningsplads for Skandinavien.

Det er for tiden navnlig nordamerikanske produkter, som via Kjøbenhavn transiteres til Skandinavien, saaledes: Bomuld, flesk, hvede, mais, oljekager og sirup. Dernæst kaffe fra Brasilien; kork og sydfrugter fra Middelhavet; sago, ris og kryderier fra Østasien; endelig manufakturvarer og diverse kjøbmandsgods fra forskjellige lande, hvis sjøhavne særlig gjennem Det forenede Dampskibsselskabs skibe forbindes med Nordens handelspladse.

Exporten fra de skandinaviske riger til oversjøiske havne foregaar derimod ikke saa meget over Kjøbenhavn.

Det østasiatiske kompagnis skibe medtager dog fra Sverige endel jern, svovlstikker og cement paa sin reise til østen og Det forenede Dampskibsselskabs skibe paa Boston ikke saa lidet jern og papirmasse.

Ved lov af 7de april 1899 og 3dje april 1900 tillodes det Kjøbenhavns frihavns-aktieselskab at optage laan paa respektive kr. 1 100 000.oo og kr. 1 400 000.oo — ialt $2^1/_2$ million kroner.

Disse laan skulde efter lovenes bestemmelser anvendes saaledes:

a)	til dækning af allerede udførte anlæg	kr.	300 000.oo
b)	til et stykgods- og korn-pakhus paa frihavnens vestkai	„	350 000.oo
c)	til et silopakhus med tilhørende vareskure sammesteds .	„	890 000.oo
d)	til kraner ved de under c) nævnte vareskure samt til 2 skibs-korn-elevatorer ved det gamle silopakhus paa midtmoloen.	„	315 000.oo
e)	til skure, særlig beregnede til Det østasiatiske kompagnis trafik	„	350 000.oo
f)	forskjellige sporanlæg, kurstab og uforudseede udgifter .	„	295 000.oo
		Ialt kr.	2 500 000.oo

Med undtagelse af de under e) nævnte skure, som endnu ikke er komne til udførelse, var samtlige andre anlæg ved slutningen af aaret 1901 enten færdige eller godt paa vei til at kunne tages i brug. Pakhuset paa vestkaien (b) er færdigt. Det nye silopakhus med korn-skibselevator (c) blev færdigt til brug, ligesom de dertil knyttede vareskure. Af kranerne (d) er 6 opstillede og i drift; 2 af disse er leverede fra „Allmänna Svenska Elektriska Aktiebolaget“ i Vesterås.

Allerede i aaret 1900 blev der til skibenes udlosning ved det gamle silopakhus paa midtmoloen opstillet en kornelevator (d), beregnet til at løfte 120 tons i timen. I aaret 1901 er den anden elevator gjort færdig; den skal kunne løfte 150 tons i timen.

Elevatoren ved det nye silopakhus paa vestkaien (c) vil faa en ydeevne af 200 tons i timen.

Samtlige maskinelle indretninger drives, som alle frihavnens øvrige anlæg, ved elektricitet.

Trods alle disse udvidelser af havnens magasiner savnes dog allerede nu lagerrum, saa at man i efteraaret 1901 af pladsmangel havde maattet afvise adskillige dampere, hvis ladning ønskedes oplagt. Det nys optagne laan er, som det vil sees, allerede nu omtrent forbrugt, og dog maa man vistnok i en ikke fjern fremtid atter beskjæftige sig med planlæggelsen af nye udvidelser.

Toldforhold. Paa begjæring af handelsstanden og efter indtrængende anbefaling af Kjøbenhavns frihavns-aktieselskabs bestyrelse har den danske toldstyrelse tilladt, at toldbehandling af varer kan finde sted i selve frihavnen, i frihavnens pakhuse, hvorfra varerne da under toldvæsenets opsyn føres over havnens terræn og gjennem toldgrænsen ud til det danske indland.

Man vil herved opnaa, at mangfoldige varer vil kunne blive toldbehandlede hurtigere og billigere, end det hidtil har kunnet ske paa frihavnstoldboden, der stedse har været for liden til trafikens bestridelse, men desværre paa grund af de lokale forhold ikke kan udvides.

Fra 1ste april 1902 er den forandring traadt i kraft med hensyn til protokollation af toldangivelser paa gods, der som ufortoldet afgaar fra frihavnen til indladning i toldhavnen, at disse angivelser enten — som hidtil — kan protokolleres først i det toldkontor i toldhavnen, i hvis distrikt det fartøi, hvori varerne skal indlades, er beliggende, eller de kan protokolleres først i oppebørselskontoret i frihavnen og senere i paagjældende toldkontor i toldhavnen.

Ved denne sidste fremgangsmaade vil f. ex. opnaaes, at en handlende i frihavnen, som derfra skal have varer afsendt til indladning i Kristianshavns distrikt, fritages for — hvad hidtil har været paabudt — at sende angivelsen fra frihavnen til Kristianshavn for at faa den protokolleret, idet varerne ikke maatte føres ud af frihavnen, forinden den saaledes protokollerede angivelse forelaa. Nu derimod kan han lade angivelse protokollere først i frihavnen, erholde sine varer udleverede og nedkjørte til skibet og samtidig med, at hans folk er ved skibet med godset, lade angivelsen protokollere i toldhavnen.

Frihavnsaktieselskabets aktiekapital er fremdeles uforandret 4 millioner kroner og obligationsgjælden (oprindelig) $4^1/_2$ million. Udbyttet i aaret 1901 var ifølge meddelelse 4 pct.

Overenskomsten med Det forenede Dampskibsselskab staar fremdeles ved magt, og at den paaskjønnes af handelsstanden, viser sig ved de betydelige godsmængder, som i kraft af den tilføres frihavnen.

Det forenede Dampskibsselskab sees dog i stigende grad at foretrække at sende sine skibe til frihavnen for der at lade dem udlosse hele sin last — ogsaa den for den gamle havn bestemte del af samme.

Hamburg.

Aarsberetning for aaret 1901 fra generalkonsul A. Bødtker, dateret 30te juni 1902.

Den norske skibsfart i aaret 1901.

	Ankomne norske fartøier.						Afgaaede norske fartøier.					
	Fra Norge.		Fra andre lande.		Sum.		Til Norge.		Til andre lande.		Sum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
A. Med ladning.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	265	128 054	94	85 704	359	213 758	294	141 059	48	51 175	342	192 234
Seilskibe	2	87	59	36 257	61	36 344	3	273	13	7 168	16	7 441
Sum	267	128 141	153	121 961	420	250 102	297	141 332	61	58 343	358	199 675
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	3	1 232	21	7 893	24	9 105	-	-	2	1 205	2	1 205
Seilskibe	2	293	15	11 606	17	11 899	-	-	6	5 003	6	5 003
Sum	5	1 525	36	19 499	41	21 024	-	-	8	6 208	8	6 208
Totalsum af ladede fartøier.	272	129 666	189	141 460	461	271 126	297	141 332	69	64 551	366	205 883
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	31	14 230	21	19 346	52	33 576	6	3 410	61	50 125	67	53 535
Seilskibe	-	-	4	571	4	571	21	11 627	31	21 431	52	33 058
Sum	31	14 230	25	19 917	56	34 147	27	15 037	92	71 556	119	86 593
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	-	-	-	-	1	319	21	7 601	22	7 920
Seilskibe	-	-	1	85	1	85	2	781	11	7 094	13	7 875
Sum	-	-	1	85	1	85	3	1 100	32	14 695	35	15 795
Totalsum af ballastede fartøier.	31	14 230	26	20 002	57	34 232	30	16 137	124	86 251	154	102 388

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 3 288 533.00, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 2 835 144.00.

For ordre, reparation eller lignende anløb 9 norske fartøier dr. 4 500 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 340 dr. 127 393, til hovedstationen 264 dr. 109 774 tons.

Erlagte konsulatafgifter: af norske skibe ved hovedstationen kr. 11 762.97, ved vicekonsulsstationerne kr. 1 221.20; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 12 373.57.

Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 3 248.64; ved vicekonsulsstationerne kr. 897.35; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 3 697.32. Ialt tilfaldt konsulskassen kr. 16 070.89.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 1 866.22, i svenske sager kr. 2 234.71, i andre sager kr. 21.00.

Efterat den tyske handel og industri i de sidste aar havde kunnet glæde sig ved en ganske ualmindelig gunstig periode, begyndte der i 2den halvdel af aaret 1900 at gjøre sig et tilbageslag gjældende. Tegnene herpaa viste sig først i isoleret optrædende forstyrrelser, der imidlertid snart trak andre saadanne efter sig, tog fart og nu har kondenseret sig til en almindelig økonomisk depression, der endnu ikke lader overskue, om dens dybeste punkt allerede er naaet. Aarsagen til dette fænomen er fremforalt at søge i den overproduktion, hvortil den tyske industri som følge af de foregaaende aars exempelløse opsving havde ladet sig forlede. Maalet for, hvad indlandets konsumtion og afsætningen til udlandet varig kunde magte, var overskredet, og følgen var, at en stansning i afsætningen gjorde sig gjældende.

Da den ene industrigren i mange tilfælde havde begrundet sin udvidelse paa de andre industrigrenes opsving, indvirkede reaktionen paa næsten alle brancher.

Situationen tilspidsedes ydermere ved forskjellige tilstødende omstændigheder, saaledes dels ved de samtidig bestaaende høie priser paa industriens vigtigste raamaterialier: kul og jern, dels ved den i de ledende kreditkredse paa grund af de store skjæbnesvangre financielle brud fremkaldte almindelige mistro og dels ved den opdukkede frygt for amerikansk konkurrence, opstaaet som følge af en række meddelelser om fra de Forenede Stater sluttede betydelige kontrakter om leveringer til Europa.

Hertil kom da endelig den dybtgaaende usikkerhed, som fremkaldtes af uvisheden betræffende afslutning af handelstraktater og om Tysklands forestaaende toldpolitik, idet en gjennemførelse af regjeringens nye toldlovsforslag i vide kredse betragtedes og betragtes som absolut umuliggjørende en fortsættelse af den af Caprivi inaugurerede handelstraktatpolitik, under hvilken den tyske industri var naaet saa langt frem i opgangstiden. Muligheden for toldkrige var i mange tilfælde tilstrækkelig til at skræmme kapitalen bort fra nye anlæg og fra udvidelsen af bestaaende virksomheder.

Forudsat, at disse spørgsmaal finder sin tilfredsstillende løsning, er der dog ingen grund til at se situationen for mørkt an. De allerfleste financielle katastrofer, der i forrige aar har rystet Tyskland, har som regel mere været en følge af uredelighed eller letsind fra vedkommende foretagenders lederes side end en følge af ugunstige økonomiske faktorer, og ellers kan man i det hele sige, at kun de virksomheder er dukket under, som alligevel før eller senere maatte falde.

Den tyske nationalformue er utvilsomt forøget i væsentlig grad i de gode tider, og den tyske industri er blevet styrket ved de nyskabte anlæg. Takket være først og fremt rigsbanken er rentefoden lav, hvad der formentlig vil bidrage til at lette tilbagekomsten til normale forhold.

Rigsbankens diskontosats var gjennemsnitlig i det forløbne aar 4.10 pct. mod 5.35 pct. i aaret 1900. Privatbankernes gjennemsnitlige kurs var 3.08 pct. mod 4.41 pct. i aaret 1900.

Ogsaa privatbanker, børser og de store pengemænd fortjener al anerkjendelse for den energi og hurtighed, hvormed de er traadt støttende til, ligesom

den ro, hvormed de financielle vanskeligheder har været baaret, taler til hæder for det tyske næringslivs gjennemgaaende sundhed og soliditet.

Hvad specielt Hamburgs forretningsliv angaar, saa har dette tilsyneladende ikke lidt i saadan grad, som stillingen forøvrigt i Tyskland skulde have ladet formode.

Dette forhold skyldes de samme aarsager, der bevirkede, at Hamburg ikke i samme grad som det tyske indland under de forudgaaende gode tider havde nydt godt af disse, idet saaledes de industrigrene, hvor konjunkturernes opsving gjorde sig skarpest gjældende — som f. ex. jern- og staalproduktionen — kun lidet findes repræsenterede i Hamburg, medens paa den anden side en af Hamburgs vigtigste industrier, skibsbyggeriet, under hele det løbende aar har havt hænderne fulde.

Naturligvis vil imidlertid forretningsaarets samlede resultat ogsaa for Hamburgs vedkommende maatte karakteriseres som mindre gunstigt.

Arbeidsløshed. Aaret 1901 har været et haardt aar for den tyske arbeiderstand.

Den store efterspørgsel efter arbeidskraft, som de gode tider havde ført med sig, naaede sin kulmination i midten af aaret 1900, og de pladssøgendes antal har siden stadig steget saaledes, at man beregner, at der ved fjoraarets udgang mindst har gaaet en halv million arbeidere ledige.

Disse sørgelige forhold har imidlertid vakt stor opmerksomhed, og mange arbeidsgivere har søgt at modarbeide bevægelsen ved — istedetfor at afskedige en del af sine arbeidere — at forkorte arbeidstiden og inddele arbeiderne i skifter. Desuden har det organiserede pladsanskaffelsesvæsen bidraget til at anbringe de ledige arbeidere i allehaande tilfældige sysselsættelser. Men ikke desto mindre er stillingen alvorlig, saa meget mere som de daarlige tider for arbeiderne ikke alene ytrer sig ved arbeidsløshed, men ogsaa for de flestes vedkommende ved en mindskning af aflønningerne, hvilket igjen ved at formindske arbeidernes kjøbeevne har udøvet stor indflydelse paa varemarkedet.

Den nye toldtarif. Den i aaret 1901 offentliggjorte nye toldtarifs ledende tanke er at beskytte det nationale arbeide paa alle dets forskjellige felter — særlig hvad landbrugets produkter angaar. Tarifen vakte fra første stund af stor modstand i kommercielle og industrielle kredse, hvilke i høi grad angriber dens fremtrædende agrarvenlige beskyttelsestold-tendens, der bl. a. ytrer sig ved en vidtgaaende forhøielse af tolden paa levnetsmidler. Endvidere befrygter man, at tarifen vil bringe Tyskland ind i store toldkrige med udlandet, idet man anfører, at en toldtarif, der viser, at Tyskland anser enhver indførsel af udenlandske fabrikata som et statsøkonomisk misgreb, ikke vil være noget heldigt grundlag for forhandlinger, som man haaber skal befordre den tyske export ved nedsættelse af udlandets toldsatser.

Rigsdagen har nedsat en kommission til at behandle regjeringens forslag, men denne kommissions forhandlinger foregaar i et temmelig langsomt tempo, idet endnu ikke en trediedel af tarifens 946 numere er expederet. Under disse omstændigheder vil det formentlig vare længe, inden kommissionen kan forelægge forslaget for rigsdagen, og i denne staar meningerne saa skarpt i modsætning til hinanden, at det endnu ikke er muligt at have nogen mening om, hvad forslagets endelige skjæbne vil blive.

Den tyske udvandring er fremdeles i aftagen. Af tyske undersaatter udvandrede der i:

*

1891	120 089 personer	1898	22 221 personer
1895	37 498 —	1899	24 324 —
1896	33 824 —	1900	22 309 —
1897	24 631 —	1901	22 073 —

Handel. Tysklands indførsel i millioner mark opgik i aaret 1901 til 5 710.3 mod 6 043 i aaret 1900, hvoraf paa Norge falder 21 millioner mk. i aaret 1901 mod 20.6 i aaret 1900, paa Sverige 84.3 millioner i aaret 1901 mod 104.9 i aaret 1900.

Tysklands udførsel i aaret 1901 opgik i millioner mark til 4 512.6 mod 4 752.6 i aaret 1900, hvoraf paa Norge faldt 65 millioner i aaret 1901 mod 70.6 i aaret 1900 og paa Sverige 111.4 i aaret 1901 mod 138.3 i aaret 1900.

Indførselen til Hamburgs frihavn opgik i aaret 1901 i millioner mark til 2 160.7 mod 2 280.8 i aaret 1900, hvoraf paa Norge falder 20 072 780 mod 22 002 040 i aaret 1900. Paa Sverige mk. 29 659 680 mod 27 714 460 i aaret 1900.

Udførselen fra Hamburgs frihavn opgik i aaret 1901 til 1 819.5 millioner mk. mod 1 811 millioner mk. i aaret 1900. Heraf falder paa Norge 61 667 010 mk. mod 63 574 290 i aaret 1900. Paa Sverige falder 69 943 630 mk. i aaret 1901 mod 62 582 660 i aaret 1900.

Trælast. Tysklands import af trælast har for efternævnte sorters vedkommende i aaret 1901 stillet sig saaledes:

Bygnings- og gavntømmer, uforarbeidet eller kun forarbeidet med øks eller sag paa tværsiden: 2 389 890 tons, hvoraf fra Norge 3 536 tons, fra Sverige 6 479 tons, fra Østerrige-Ungarn 1 230 542 tons, fra Rusland 1 006 257 tons.

Bygnings- og gavntømmer, tilhugget efter længdeaksen: 551 838 tons, hvoraf fra Sverige 33 698 tons, fra Østerrige-Ungarn 166 038 tons, fra Rusland 319 054 tons.

Bygnings- og gavntømmer, saget i „Kanthölzer" o. l.: 1 366 699 tons, hvoraf fra Norge 39 247 tons, fra Sverige 375 982 tons, fra Østerrige-Ungarn 384 189 tons, fra Rusland162 063 tons, fra Finland 120 230 tons, fra de Forenede Stater 223 936 tons.

Snedkerivarer o. l.: 23 044 tons, hvoraf fra Norge 448 tons, fra Sverige 7 278 tons, fra Østerrige-Ungarn 5 430 tons.

Stav (ikke af eg): 5 292 tons, hvoraf fra Sverige 1 908 tons.

Salg af trælast, gran og furu, paabegyndtes ikke paa langt nær med samme livlighed som foregaaende aar. Vistnok foregik ved aarsskiftet mange salg og det endog til høie priser; men disse omfattede hovedsageligst saadanne dimensioner af gran, der er vanskelige at erholde, og som maatte sages extra. I februar indtraadte en stilstand i forretningerne, ligesom priserne viste sig synkende. Først i juli tiltog efterspørgselen, hvorefter større salg fandt sted. Priserne var imidlertid da sunkne til 7″ mk. 1206″ mk. 115, 5½″ mk. 95—100, 5″ mk. 85—90 fra Gefle-Sundsvall og til mk.115 basis for 7″ fra Hernösand og nordligere. Disse priser opretholdtes lige til november, da en prisforhøielse paa mk. 5 pr. std. indtraadte. Flere kontrakter, afsluttede til disse forhøiede priser, maatte imidlertid annuleres, idet kjøberne paa grund af den tidlig indtraadte kulde ikke havde kunnet efterkomme sine forpligtelser til inden skibsfartens ophør at lade varerne afhente.

Hovedimporten af gran har havt 7, 6, 5½ og 5 toms bredde, men ogsaa granbord af dimensioner $1 \times 4\frac{1}{2}$ og 4 er indført, dog til lavere priser.

Granbord af $^7/_8$ tommes tykkelse med bredde fra 4 til 8 tommer finder altid kjøbere i Østersjøhavnene og indlandet, endog til høiere priser end for 1 og $1^1/_4$ tomme.

Den største granindførsel har fundet sted fra Gefle, Söderhamn, Hudiksvall og Hernösand, hvorimod importen fra Sundsvall, der ellers pleier at være varens hovedplads, har været mindre, hvad der tildels har beroet paa, at sælgerne i Sundsvalls distrikt under sæsonens begyndelse ei vilde akceptere under bestemte priser, hvorfor de i længere tid holdt sig udenfor markedet.

Granbattens var i aaret 1901 udsat for større konkurrance end vanligt fra Finland og Kronstadt, idet derværende exportører i rette tid var eftergivende med hensyn til priserne, medens man i Sverige var utilbøielig hertil. Af denne grund har Tysklands granimport i det forløbne aar ikke været saa stor, som ønskeligt kunde være.

Afsætningen af furu var yderst slet. Ved sæsonens begyndelse betaltes for fineste merker fra Gefle:

	I.	II.	III.	IV.
7″ . . .	mk. 280	mk. 240	mk. 180	mk. 160
6″ . . .	„ 270	„ 230	„ 170	„ 150
5″ . . .	„ 250	„ 210	„ 150	„ 130

og for usorterede bord fra Hernösand:

9″	mk. 230	5″	mk. 125
8″	„ 175	$4^1/_2$″	„ 115
7″	„ 165	4″	„ 110
6″	„ 150		

1×6″—9″ udskudsbord af furu og gran	mk. 90
1×4″—5″ — „ — „ —	„ 70

men under vaarens og sommerens løb faldt priserne, særlig paa usorteret furu, som følge af de store forraad og exportørernes sælgelyst, for visse dimensioner indtil 25 pct., andre endog op til 35 pct.

For $^5/_8\times4$—$4^1/_2$ og 5 toms usorteret furu fra Gefle betaltes i begyndelsen mk. 150 og for $^5/_8\times3$ og $3^1/_2$ toms mk. 120; usorteret furu og gran fra Örnskjöldsviks og Umeå distrikter: for $^5/_8\times5$″ mk. 120, $4^1/_2$″ mk. 115, 4″ mk. 110; priserne faldt imidlertid i løbet af sommeren med 35 til 45 pct.

Ukantede furubord fra Oskarshamn og Kalmar var som vanligt meget efterspurgte og betingede mk. 1.40 for $1^1/_4\times9$ toms 12 fods og mk. 1.45 for bredere dimensioner.

Granplanker 3×9 tommer fra Karlskrona og Kalmar, hvilke anvendes til fabrikation af kasser med export for øie, betaltes med 90—92 pf. pr. kubikfod cif Lübeck og Kiel.

3×9 toms furuplanker fra Gotland solgtes for mk. 35—38 pr. $31^1/_2$ kubikfod cif Lübeck og forholdsvis mere cif Altona og Hamburg.

Huggede spærrer fra Skellefteå og Piteå distrikter, hvoraf lagrene fra foregaaende aar var ganske betydelige, fandt kjøbere til følgende priser: for 4×4″ samt 6×6″ erholdtes 40—35 pf. pr. kubikfod, for 6×7″ og 7×7″ 5 pf. mere. Disse spærrer har at kjæmpe med stor konkurrance fra Finland, hvis spærrer — specielt den del, der exporteres fra Raumo og Nystad —

ansees for skarpere tilhuggede samt at have heldigere middellængde. Desuden sælges de finske spærrer cif. med betaling efter endt losning, hvad der altid er en fordel for kjøberne.

Sagede spærrer er hovedsagelig importeret fra Sundsvalls og Hernösands distrikter; priserne har dog været daarlige. Spærrerne ønskes helst sagede i centimeter og ikke, som hidtil, i engelske tommer.

Fra Norge bestod importen væsentligst af sagede spærrer („Box") og forskalningsbord („Schaalbretter") af dimensioner $^3/_4 \times 5''$ og $4^1/_2$ ". Importen af sagede spærrer har dog været i tilbagegang, efterat Sverige har paabegyndt udførsel ogsaa af denne vare. Priserne var ved aarets begyndelse ca. 60 pf. pr. kubikfod, men faldt senere betydelig, lige til 45 pf.

$^3/_4 \times 5''$ forskalningsbord solgtes først til mk. 5, senere mk. $4^3/_8$ à mk. $4^1/_2$ samt $^3/_4 \times 4^1/_2''$ til mk. $4^1/_2$ à mk. $3^7/_8$ eller mk. $3^3/_4$ pr. 330 engelske eller 350 løbende Hamburger fod.

Kassebord og stav. Det tyske markeds behov af kassebord dækkes hovedsagelig fra indenlandske kassefabriker, hvilke for det meste forarbeider granplanker fra det sydlige Sverige. En del kontrakter er dog sluttede mellem fabriker i Norge og Sverige og fabriker og konsumenter i Hamburgs og Bremens frihavne og disses nærmeste omgivelser. Langt betydeligere end exporten til Tyskland selv er salget, der sker til exportører i Hamburg for videre export til de Kanariske Øer, Kap, Australien etc., hvilke forretninger var regelmæssige og ganske betydelige. Gran fra Norge og Sverige sættes megen pris paa til frugtkasser.

Stavimporten til Tyskland var ligeledes mindre paa grund af de trykkede konjunkturer inden cementindustrien. Priserne for cementstav $^1/_2'' \times 2''$—$5'' \times 28''$ har været i stadig nedgang, og i den senere tid er kontrakter sluttede til mk. 92.50 og mk. 95.00 pr. std. cif. Itzehoe og andre Elbhavne.

Snedkerivarer. Aaret 1901 begyndte med priser mellem $32^1/_2$ à 35 pct. rabat paa de af „Svenska Snickeriföreningen" fastsatte priser pr. std. cif. Hamburg og Lübeck og sluttedes med 5 pct. høiere rabat.

Et par svenske fabriker har dog ikke gaaet med paa denne reduktion og har dog lykkedes at beholde endel kunder, hvilket muliggjordes ved en i aartier nydt anseelse for prima varer.

Absolut forkasteligt er det hersteds indtrufne forhold, at man har akcepteret lave priser og siden leveret en daarlig vare.

I den sidste tid er efterspørgsel paa snedkervarer kommen fra Sydafrika, hvorved markedet er noget forbedret.

Fisk. Tysklands import af fisk og fiskeriprodukter har for efternævnte sorters vedkommende i aaret 1901 stillet sig saaledes:

Fersk sild	40 125	tons,
hvoraf fra Norge	4 269	„
— Sverige	7 527	„
— Storbritannien	22 333	„
Anden fersk saltvandsfisk	14 595	tons,
hvoraf fra Norge	1 516	„
— Sverige	830	„

Stokfisk	1 066	tons,
hvoraf fra Norge	638	„
Fisk, tilberedt med eddike, olje og lign. i tønder og daaser	403	tons,
hvoraf fra Norge	249	„
Sild, saltet, i tønder	1 362 651	tønder,
hvoraf fra Norge	152 198	„
— Sverige	10 876	„
Guano, kunstig,	17 870	tons,
hvoraf fra Norge	4 801	„
Tran o. lign.	16 603	tons,
hvoraf fra Norge	9 002	„
— Storbritannien	1 474	„
— Japan	3 784	„

Til Hamburgs frihavn indførtes i aaret 1901 fra Norge:

		Værdi.
Sild, saltet,	mk.	955 690
Anden saltet fisk	„	6 590
Sardiner	„	121 780
Ansjovis	„	133 130
Anden tilberedt fisk	„	176 390
Tørret fisk	„	5 384 470
Fersk fisk	„	1 112 740
Hummer	„	194 740

Sild. Aaret begyndte med smaa forraad af og temmelig moderate prise for saltet sild.

Imidlertid trykkedes markedet snart af den rigelige fangst paa Storbritanniens vestkyst og af de tilbageholdte forraad i Skotland samt desuden af den meget store tilførsel fra Norge og Storbritannien af fersk sild, hvilken kan indføres toldfrit til Tyskland, og som derfor i stor udstrækning benyttes af konservefabrikerne.

Matjestilførselen var rigelig, og priserne var derfor lave. Den rigelige tilførsel, der skyldtes de gode saavel skotske, hollandske som tyske fangst resultater, vilde maaske ikke være blevet konsumeret saa let og saa hurtig dersom ikke den norske fedsildfangst var slaaet saa ganske feil. Denne omstændighed havde en særlig indflydelse paa den tyske fangsts afsætning. Den tyske matjessild (og ogsaa „Ihlen“ sild) er blevet en skattet erstatning for fedsild. Den omhyggelige og overordentlig reelle behandling og de gode tønder, der næsten udelukker lækage, har bidraget hertil, men ogsaa den omstændighed, at man klager over, at man ved de norske sild savner den ved andre sorter tilvante reellitet i pakning og sortering. De samme klager gjør sig gjældende ogsaa ved skjære-silden, idet der paastaaes, dels at varen blev for tidlig skaaret og pakket og derved udsattes for snart at bedærves, dels at den blev slet sorteret og ikke stramt nok pakket.

Slosilden vilde rimeligvis have fundet stor afsætning, da kvaliteten var meget god, dersom fangsten havde været rigeligere og priserne — fra 34 til 38 mk. — mere moderate, men som forholdet var, kjøbte mange røgerier overhovedet ingen sild, andre kun meget lidet.

Af brisling blev der ikke fanget meget, og forbruget i Norge og Sverige var saa stort, at kun lidet kunde exporteres til Tyskland, hvorfor det, der kom, betaltes med indtil 20 mk.

Tilførselen af ansjovis var regelmæssig og priserne jævne.

Tran. Da torskefangsten i Norge i foregaaende aar var temmelig maadelig, og da den meste lever paa bekostning af andre transorter blev benyttet til produktion af damptran, saa maatte priserne komme til at stige. Damptran steg i begyndelsen af aaret indtil marts med ca. 6 mk., men begyndte saa at falde, indtil en pludselig sterk efterspørgsel i december drev priserne op med ca. 8 mk. pr. tønde. Lagerne af alle sorter tran var ved Nytaar smaa og priserne stigende. For hvaltran var det tyske marked særdeles godt med stadig stigende priser.

Klipfisk. Ifølge meddelelser fra herværende firmaer i fisk var priserne for klipfisk i begyndelsen af aaret ikke særdeles høie, men som følge af den vedvarende livlige efterspørgsel fra næsten alle de klipfiskkonsumerende lande steg priserne efterhaanden, indtil de naaede den ganske høie grænse, som de endnu hævder, og hvor man venter, at de fremdeles vil vedblive at holde sig, ifald det forholder sig som opgivet, at der i Norge ikke gives nævneværdige beholdninger af gode kvaliteter.

Trods de høie priser var afsætningen til de sydamerikanske markeder tilfredsstillende; særlig gjælder dette med hensyn til Brasilien, ikke fuldt i samme grad for La Plata-staternes vedkommende. Ved den sydamerikanske vestkyst (Chile, Peru etc.) er forbruget af norsk klipfisk i de senere aar taget kjendelig af. Hvad grunden hertil er, kan vanskelig bestemt angives; men sandsynligvis er denne tilbagegang en følge af nordamerikanernes anstrengelser for ogsaa at faa denne forretning i sine hænder. At disse anstrengelser vil krones med held, kan ikke forundre, naar man betænker den store forskjel mellem transportveienes længde fra Labrador og Alaska og fra Europa, saa at ved en rigelig fangst vil nordamerikansk klipfisk sikkerlig let kunne konkurrere med den norske.

Stokfisk. For stokfisk forlangte man i begyndelsen overordentlig høie priser, men da de udenlandske kjøbere ikke vilde gaa med paa disse, gik priserne efterhaanden tilbage, hvad der uden tvil har bragt de norske producenter betydelige tab. Konsumtionen af stokfisk gik i det land, der udgjør dens hovedmarked — Italien — sterkt tilbage, da priserne var for høie for den fattigere befolkning, der først og fremst kommer i betragtning ved stokfiskforbruget, og som derved blev tvunget til at vende sig til andre og billigere levnetsmidler, saaledes som f. ex. svinekjød. I den sidste tid har dog efterspørgselen bedret sig noget, og paa grund af dette aars ringe stokfiskproduktion i Lofoten er priserne atter stegne.

De tyske fiskerier. Støttet af aarlige bevilgninger fra statens side er det i løbet af de sidste 15 aar lykkedes det tyske sildefiskeri at erobre sig en efterhaanden større og større del af det tyske indlands forsyning med sild,

hvilken tidligere ganske var i englændernes, nordmændenes og hollændernes hænder.

Den tyske sildefiskeriflaades størrelse og det af samme vundne udbytte tiltager fremdeles. I 1901 gjorde 124 fartøier en fangst af 167 815 tønder sild med en værdi af 5 034 450 mk. mod 110 fartøier, 72 515 tønder sild til værdi af 2 175 450 mk. i 1899.

Som illustration af, i hvor høi grad konsumtionen af fersk saltvandsfisk er tiltaget i Tyskland, kan anføres, at medens de ved fiskeauktionerne i Hamburg, Altona, Geestemünde og Bremerhaven i aaret 1895 betalte summer opgik til ca. $6^1/_2$ million mark, beløb disse sig i aaret 1901 til ca. 11 millioner mark.

Fiskeriskoleskib. En mangel, der har gjort sig gjældende i Tyskland, og som man begynder at faa øinene op for, er den, at fiskerstanden rekruteres af folk fra andre livsstillinger, der ikke er i besiddelse af de nødvendige kundskaber, hverken paa navigationens omraade eller med hensyn til egentlig fiskeriteknik.

Et beskedent skridt til afhjælpelse af denne ulempe er gjort i Geestemünde ved oprettelsen af et fiskerikursus. Nu har imidlertid det derværende handelskammer i sin aarsberetning grebet til orde for indrettelsen af et fiskeriskoleskib, saaledes som man allerede med held har forsøgt det i Danmark og Japan.

Dette skoleskib tænkes bygget som en moderne fiskedamper og at skulle gaa ud paa fiske i den gunstige aarstid, forat eleverne praktisk kan sættes ind i saavel fiskeriet selv som tilberedelsen af fiskeriprodukter. Under den ugunstige aarstid tænkes drevet overveiende teoretisk undervisning ved hjælp af videnskabelige samlinger. Forpleining og undervisning foreslaaes meddelt gratis, og omkostningerne dækkes af de ved skoleskibets fangst indvundne beløb.

Man haaber og venter, at det af handelskammeret fremsatte forslag vil vinde almindelig anklang, hvilket vistnok vilde bidrage meget til kystbefolkningens opkomst.

Landbrug. De ugunstige veirforholde, hvorunder særlig det østlige Tyskland i løbet af vinteren har lidt, har bevirket, at hvede- og rughøsten for aaret 1901 har været den mindste, der har været noteret i de sidste 5 aar.

Derimod har potetesavlen i aaret 1901 givet et udbytte, som man ikke har seet noget tilsvarende til, saalænge der har bestaaet landbrugsstatistik i Tyskland — ja, som man mener overhovedet er det bedste resultat, som man hidtil i dette land har opnaaet.

Forøvrigt vil kornhøsten og derved det hele kornmarkeds stilling fremgaa af nedenstaaende tabel over udbyttet i aaret 1901 sammenlignet med de foregaaende aar:

	Samtlige tal i 1 000 tons.			
	1901.	1900.	1899.	1898.
Hvede	2 499	3 841	3 847	3 608
Rug	8 163	8 551	8 676	9 032
Byg	3 321	3 002	2 984	2 829
Havre	7 050	7 092	6 883	6 754
Potetes	48 687	40 585	38 486	36 721
Kløver	6 764	6 781	8 277	10 869

Sukker. Under arbeidsaaret 1900/1901 tilvirkedes ialt 1 874 715 tons sukker og 326 237 tons melasse. Til fremstilling af 1 kg. sukker anvendes i gjennemsnit 6.70 kg. sukkerroer.

Den samlede udførsel af sukker fra Tyskland beløb sig i aaret 1901 til 239 000 000 mk.

I modsætning til den ellers i fjoraaret saa fremtrædende almene tilbagegang hæver den tyske sukkerindustri sig frem som en af de meget faa industrier, der i sammenligning med aaret 1900 endnu kan opvise fremgang, hvilket forhold vistnok skyldes sukkersyndikatets prispolitik.

Spiritus. Den tyske spiritusproduktion viser en betydelig forøgelse for driftsaaret 1900/1901, idet den i dette producerede mængde beløb sig til 4 060 397 hl. mod 3 637 852 i 1899/1900.

Drikkeforbruget viste kun ringe forskjel fra det foregaaende aars forbrug og opgik til 2 409 598 hl.

Anvendelse af spiritus til teknisk brug forøges efter en storartet maalestok, saaledes som nedenstaaende tabel udviser:

Der forbrugtes i:

1900/1901	1 161 516 hl.	1897/1898	890 734 hl.
1899/1900	1 052 504 „	1896/1897	852 399 „
1898/1899	991 977 „		

Jern. De allerede i foregaaende aarsberetning omtalte slette konjunkturer paa jernmarkedet har i aaret 1901 end yderligere forværret sig, idet lidt efter lidt priserne sank meget betydelig. Allerede i 1ste kvartal 1901 forværredes situationen, i modsætning til den fra enkelte sider ventede forbedring. I 2det kvartal led man desuden under den ringe efterspørgsel, og medens ellers om vaaren forretningerne i almindelighed oplives ved gjenoptagelse af byggerivirksomheden, gjorde dette sig denne gang lidet merkbart. Ogsaa i aarets 2den halvdel udeblev den forventede livligere efterspørgsel.

Sammenlignet med aaret 1900 faldt i 1901 jernforbruget fra 131.7 kg. til 89.2 kg. pr. hoved. Da saaledes det indenlandske forbrug saa sterkt aftog, maatte exporten stige, hvorfor aaret 1901 kan fremvise en udførsel af jernfabrikata paa 1 828 070 tons mod 1 369 529 det foregaaende aar, dog vistnok til priser, der ofte ikke engang har dækket produktionsomkostningerne.

Rujernsproduktionen udgjorde i Tyskland i 1901 7 785 887 tons mod 8 422 842 i aaret 1900 og 8 143 132 i aaret 1899.

Jernmalm. Totalindførselen opgik til 4 370 022 tons til en værdi af 69 703 000 mk., hvoraf fra Sverige 1 477 124 tons til en værdi af 23 634 000 mk. mod 1 437 555 tons til en værdi af 26 595 000 mk. i aaret 1900; fra Spanien indførtes i aaret 1901 2 136 557 tons til en værdi af 35 253 000 mk.

Sten. Norges og Sveriges export af sten er i aaret 1901 fremdeles gaaet tilbage, og ligeledes er priserne faldne.

Saaledes betaltes „Reihensteine no. 1“ i aaret 1901 efter opgivende med 49—55 mk. pr. kbm. mod 58—60 mk. i aaret 1900. For „Reihensteine no. 2“ er priserne gaaet ned fra 7.75—8.50 til 6.90—7.95 mk. pr. kvm. cif. importstedet.

Hovedimporten af sten gaar over Hamburg og Stettin, hvilket sidstnævnte sted modtager den store indførsel til Berlin. I Hamburg siges de for tiden paagaaende jernbaneforetagender at ville foraarsage en øgning i de forenede rigers export af gade- og brobygningssten.

Mekanisk træmasse. Aaret 1901 begyndte i hele det tyske rige med meget smaa udsigter for tilstrækkeligt driftsvand, og papirfabrikanterne befrygtede derfor alvorlig en fortsættelse af den tørkeperiode, der havde gjort sig gjældende i aarene 1900 og 1899. I saadanne tider formaar den tyske træmasseproduktion ikke at dække det indenlandske behov, og papirindustrien troede derfor i overveiende grad at være henvist til import fra Skandinavien, hvoraf følgen var afsluttelsen af større kontrakter til priser omkring 13 og 14 mk. franko og inklusive told. Kontrakterne lød — for derved at spare fragt og told — særlig paa skandinavisk tør masse; men den enorme prisforskjel, som bestod — og delvis endnu bestaar — mellem de nordiske markedspriser paa vaad og tør træmasse, gjorde det lønnende for mange handlende at levere sine kunder vaad vare.

Det viste sig imidlertid senere i sæsonen, at de tyske papirfabrikanters frygt havde været overdreven, idet en periode af regnfuldt veir satte de smaa tyske sliberier i fuld virksomhed. Da herved den tyske masse snart forelaa i tilstrækkelige mængder, og den desuden baade var billigere og ogsaa regnes for at være langt bedre end den skandinaviske, saa søgte de tyske papirfabrikanter mest mulig at slippe bort fra sine kontrakter paa vore lande.

Prisen for tysk træmasse er nu 10 mk. franko papirfabriken, og alligevel foreligger der saadanne mængder, at enkelte større sliberier alvorlig tænker paa at exportere til England. Skandinavisk træmasse er derfor absolut usalgbar, idet saaledes selv de ved Østersjøen beliggende papirfabriker faar sine behov billigst og bedst dækket med vare pr. jernbane fra Harz.

Cellulose. Den store overproduktion — særlig af sulfat-cellulose — har ogsaa gjort sig meget følelig i Tyskland. Den foreslaaede sammenslutning af skandinaviske, tyske og østerrigske cellulosefabrikanter er ikke kommet istand.

Under forhandlingerne herom frygtede enkelte konsumenter en væsentlig prisforhøielse paa tysk cellulose og forsynede sig derfor med varer fra de nordiske markeder, hvad der — efterat sammenslutningsbestræbelserne ikke havde ført til noget resultat, og de tyske og østerrigske fabrikers lagere var blevet fyldte, — sterkt trykkede det allerede før svage marked, saaledes at dette nu siden maaneder tilbage befinder sig i en trøstesløs tilstand. Priserne er gaaet i den grad ned, at det for mange kjøbere af skandinavisk cellulose skal have lønnet sig mod erlæggelse af erstatning at lade sig løse fra sine kontrakter for derefter at dække sit behov med tysk vare.

Norsk træmasse-papir. De høiere priser paa træmasse-papir har ikke kunnet holde sig i løbet af sommeren 1901, men gik tværtom meget raskt nedover, indtil de naaede et lavniveau, der ikke har været meget lavere selv i de daarligste tider.

Finere svensk pakpapir. For finere svensk pakpapir har markedet været ugunstigt, og priserne gik betydelig tilbage.

Jod. Jodmarkedets stilling er fremdeles kritisk, idet der disponeres over enorme kvanta af denne vare, medens markedets konsumtionsevne er indskrænket. Selv om der end findes talrige maader at anvende jod paa, saa fører disse jo dog aldrig til en massekonsumtion, og det er derfor rimeligt nok, at det chilenske jod-syndikat gjør alle mulige anstrengelser for at holde priserne paa deres nuværende høide, indskrænke produktionen og faa realiseret de paa sine hænder værende store oplag, der ved begyndelsen af forrige aar opgaves at beløbe sig til 18 396 spanske centner. Hvorvidt dette vil lykkes, er i betragtning af, at der stadig dukker op „outsiders" jodfabrikanter tvilsomt nok. Man mener, at bare i de sydamerikanske salpeterverker produceres der mere jod, end der behøves til dækkelse af hele verdensforbruget.

Hvad den norske jodproduktion angaar, saa antages denne at staa og falde med syndikatet, saaledes at hvis dette bukker under i kampen mod sine fiender, saa vil det ogsaa være forbi med de norske fabrikers konkurrancedygtighed. Af de i 1901 til Tyskland indførte 2 655 dobbeltcentner jod kom 1 464 fra Chile, 976 fra Storbritannien, 139 fra Norge og 43 fra Japan.

Kalciumkarbid. Importen af kalciumkarbid til Tyskland er i stadig tilvækst. Tilgangen paa karbid var i hele aaret 1901 betydelig større end konsumtionen, og priserne følgelig meget lave og tabbringende for karbidfabrikerne indtil slutningen af aaret, da det nuværende syndikat blev dannet. Dette sidste omfatter alle europæiske karbidfabriker, men har faaet en slem konkurrent i fabrikerne i Amerika og Kanada, som allerede har erobret det nordtyske marked. Skulde disse amerikanske karbidfabriker ikke kunne formaaes til at træde ind i syndikatet, saa er der fare for, at det allerede haardt belastede syndikat vil komme til at ligge under i konkurrancen, saa meget mere som fragten for karbid fra New York til Hamburg ikke er stort dyrere end fra Göteborg.

Den norke ølexport aftager mere og mere i betydning. Paa de oversjøiske pladse konsumeres nu kun de bedre tyske ølsorter (Münchener) eller de billigere nordtyske, der kan leveres til priser, som Norge ikke kan konkurrere med. De største kvantiteter af dette tyske øl gaar til Nordamerikas forenede stater. Hertil kommer, at anlæg af ølbryggerier paa oversjøiske pladse er i sterkt tiltagende.

Fyrstikker. Ogsaa fyrstikker taber stadig mer i betydning for exporten over Hamburg, og kun faa fabriker gjør endnu tilfredsstillende forretninger. Dog gjælder der undtagelser for enkelte svenske fabriker, som til og med skal have kunnet forøge sin udførsel. Men i det hele gaar forretningerne tilbage, idet der stadig opstaar fabriker paa de oversjøiske pladse, som søger at dække det indenlandske forbrug.

Der gives flere svenske fabriker, som kun kan holde sig oppe derved, at de udfører de tomme æsker og træstikkerne uden tændsats, hvilken da siden paasættes i de oversjøiske lande.

Is. Da vinteren her baade var kold og forholdsvis snefri, var der anledning til indhøstning af tilstrækkelige kvanta af første kvalitets is, saa at der i aaret 1901 kun blev indført et par ladninger fra Norge og Sverige. Disse gik til Bremen og Geestemünde for at bruges af der hjemmehørende fiskedampere

Den tyske handelsflaade bestod 1ste januar 1901 af 3 883 skibe, dr. 2 826 400 reg.-tons, med en besætning af 50 556 mand. Beregnet efter tonnagen er mere end $^3/_4$ af den samlede flaade dampskibe; efter antallet derimod er kun noget mere end $^1/_3$ dampskibe.

Over 80 pct. af handelsflaaden tilhører hanstestæderne Hamburg og Bremen; 51 pct. falder udelukkende paa Hamburg.

Ifølge „Tyske Lloyds" statistik for aaret 1901 viser skibsbygningen sig trods de lave fragter endnu betydelig, idet de i Tyskland og i udlandet for tysk regning byggede skibe opgik til 840 408 grosstons, heri dog ogsaa medregnet krigsskibe, byggede ved private verfter.

Hamburgs handelsflaade og skibsfart. Ved slutningen af aaret 1901 udgjorde Hamburgs handelsflaade:

205 seilskibe . . .	dr.	207 958	reg.-tons,	besætning ca.	3 144	mand
115 lægtere . . .	„	34 592	—	—	„	423	—
18 andre skibe . .	„	501	—	—	„	96	—
526 dampskibe . .	„	843 635	—	—	„	18 606	—
10 havfiskedampskibe	„	327	—	—	„	101	—
Tils. 874 skibe	dr.	1 087 013	reg.-tons,	besætning ca.	22 370	mand
mod 803 skibe	dr.	987 306	reg.-tons,	besætning ca.	20 600	mand

foregaaende aar.

Skibsfarten paa Hamburg i aaret 1901 stiller sig sammenlignet med aaret 1900 saaledes:

	1900.		1901.	
	Antal.	1 000 r.-t. (Netto.)	Antal.	1 000 r.-t. (Netto.)
Ankomne med ladning . .	9 774	7 349	9 449	7 620
— i ballast . . .	3 328	689	3 398	763
Ialt	13 102	8 038	12 847	8 383
Afgaaede med ladning . .	9 546	5 552	9 646	5 914
— i ballast . . .	3 563	2 498	3 177	2 438
Ialt	13 109	8050	12 823	8 352

I aaret 1901 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 .	4 570	759	1 450	377
Nordeuropa	1 587	489	1 055	456

	Seil- og dampskibe.		Deraf dampskibe.	
	Antal.	1 000 r.-t. (Netto.)	Antal.	1 000 r.-t. (Netto.)
Storbritannien og Irland:				
(Kulskibe)	1 615	1 119	1 613	1 119
(Skibe med anden last) .	2 344	1 452	2 301	1 444
Holland og Belgien	552	284	463	266
Middelhavshavne	206	224	206	224
Europa forøvrigt	361	442	357	439
Ialt Europa	11 235	4 769	7 445	4 325
De Forenede Stater ved Atlanterhavet	481	1 468	451	1 440
Mexikos østkyst	53	56	24	45
Vestindien	55	70	42	65
Venezuela	9	2	—	—
Brasilien	96	194	89	191
Argentina og Uruguay . . .	141	287	117	266
Amerikas vestkyst	236	457	55	136
Amerika forøvrigt	46	63	32	59
Kaplandet og Natal	7	21	7	21
Afrikas vest- og nordkyst . .	163	201	163	201
Do. østkyst	33	66	33	66
Ostindien og øerne	125	318	125	318
Kina og Japan	46	166	46	166
Det øvrige Asien	70	104	70	104
Australien og øerne	51	141	45	133
Udeneuropæiske lande	1 612	3 614	1 299	3 211
Tilsammen	12 847	8 383	8 744	7 536

For Hamburgs regning var 1ste januar 1902 under bygning 32 dampskibe, heraf alene for Hamburg—Amerikalinien 11 skibe.

Ved det herværende „Seemanns-Amt“ paamønstredes i aaret 1901 51 233 mand; heraf var 144 norske og 334 svenske.

Til samme myndighed indberettedes, at der i aarets løb paa hamburgske skibe i udlandet fandt 1 324 desertioner sted; heraf

i Antwerpen	54	i New York	590
- Baltimore	147	- Philadelphia	46
- Boston	19	- Rosario	10
- Buenos Ayres	43	- San Francisco	58
- Cardiff	28	- Santos	13
- Fremantle	35	- Sidney	39
- Iquique	14	- Valparaiso	22
- Melbourne	21		

Naar Hamburgs skibsfart trods den almindelige nedgang i fragterne i løbet af forrige aar ikke har lidt saa meget som andetsteds, maa dette i betragtelig

grad tilskrives den omstændighed, at en stor del af flaaden er beskjæftiget i faste ruter, hvilket bevirker, at nedgangen ikke her saa hurtig gjør sig gjældende. De større selskaber har derfor endog i aaret 1901 kunnet fremvise forholdsvis betydelige dividender, saaledes Hamburg—Amerikalinjen 6 pct. mod 10 pct. i aaret 1900, „Kosmos" 12 pct. mod 15 foregaaende aar, Hamburg—Sydamerikanske linje 4 pct. mod 10 pct. i aaret 1900 og „Deutsche Levantelinie" $6^1/_2$ pct. mod 10 pct. forrige aar.

Hamburg—Amerikalinjen har i aarets løb sammen med Norddeutscher Lloyd pleiet forhandlinger med større engelske og amerikanske linjer, og man haaber, at resultatet vil blive et samarbeide af de forskjellige selskaber, hvilket under skabelse af et delvis interessefællesskab vil muliggjøre opretholdelse for længere tid af en konstant fragt- og passagertaxt i den nordatlantiske trafik og samtidig vil beskytte de enkelte selskaber paa sine særegne forretningsomraader mod de øvriges konkurrance.

De store selskabers stadig stigende kulbehov har paalagt dem den nødvendighed at tage skridt til at gjøre sig uafhængig af kulproducenterne og selvstændig søge at skaffe de nødvendige kul.

Hamburg—Amerikalinjen har i aarets løb gjort omfangsrige forsøg med anvendelse af olje (Borneo-olje) som brændsel, hvilke forsøg i teknisk henseende til en vis grad er faldt tilfredsstillende ud. Mindre heldige har derimod forsøgenes finansielle sider været, og en varende anvendelse i større maalestok af olje som brændsel vil først kunne indføres, naar oljepriserne er blevet lavere.

I august 1901 dannedes i Hamburg en „Schutzverein deutscher Rheder", hvis væsentligste opgave er at skaffe medlemmerne juridisk assistance af enhver art, saaledes ogsaa i eget navn at føre processer, samt at tjene som oplysningsbureau i skibsfartsanliggender. Foreningen har ansat agenter i de fleste større havnestæder hele verden over, deriblandt ogsaa i Kristiania, Göteborg og Stockholm.

Opgave over fragter. Seilskibsfragter fra det sydlige Norge med trælast mk. 20—23, dampskibsfragter sammestedsfra med trælast mk. 20—22 pr. std., sten mk. 5 pr. ton, apatit og feltspat mk. 5—6 pr. ton, papir og cellulose mk. 10—11 pr. ton, trælast fra Sydsverige: Seilskib mk. 26—27, dampskib mk. 20—25 pr. std., trælast fra Norrbotten: Seilskib mk. 28—30, dampskib mk. 28—32 pr. std., sten fra Sydsverige mk. 5 pr. ton.

Kul fra England 3 sh. $7^1/_2$ d à 4 sh. 3 d pr. ton, harpiks fra Savannah 2 sh. à 2 sh. 9 d pr. 310 ℔, pitch-pine fra Mobile 92 sh. 6 d à 110 sh. pr. std., mahogni fra Laguna 40 sh. à 46 sh. 3 d pr. ton, logwood fra Laguna 30 sh. à 36 sh. 3 d, quebracho fra Buenos Ayres 17 sh. 6 d à 22 sh. 6 d, dividivi fra Rio Hache 47 sh. 6 d à 52 sh. 6 d, saltede huder fra Rio Grande 27 sh. 6 d à 35 sh., salpeter fra Iquique 18 sh. 9 d à 27 sh. 6 d.

Returfragter til Sydnorge for seilskib: Korn mk. 5—6 pr. ton, kul og lerjord mk: 5—6 pr. ton, petroleum kr. 1.00—1.25 pr. fad.

Returfragter til Sydnorge pr. damper: Korn mk. 5—6 pr. ton, gjødning mk. 5. 6 pr. ton.

Beturfragter til Sverige pr. seilskib: Salt mk. $4^1/_2$—5 pr. ton, gammelt jern mk. 5—6 pr. ton, oljekager mk. 6—7 pr. ton.

Petroleum til Sydsverige mk. 1.10—mk. 1.20 pr. fad.

Petroleum til Østsverige mk. 1.10—mk. 1.60 pr. fad.

Returfragter til Sverige pr. damper: Korn mk. 5—6 pr. ton, harpiks mk. 6—7 pr. ton, salt mk. 6 pr. ton.

Hamburgs havnefærdsel har fremdeles fortsat sin stigende bevægelse. Ganske vist har de ankomne skibes antal siden aaret 1899 vist en tilbagegaaende tendens, men denne tilbagegang mere end udlignes ved den samtidig foregaaende forøgelse af skibenes tonnagedrægtighed.

Hamburg har da ogsaa fuldstændig hævdet sin stilling ligeoverfor de konkurrerende havne, idet kun Rotterdam kan opvise en raskere forøgelse af drægtigheden.

For at kunne modtage den store internationale handelsflaade, der aarlig strømmer ind, og for stadig at holde Hamburgs havn fremme i første række i konkurrencen, arbeides der fremdeles med en energi, der ikke viger tilbage for nogen anstrengelse eller omkostning, naar disse ansees nødvendige for endemaalet. Der er imidlertid store vanskeligheder at overvinde. Det dybe seilløb i Elben er som bekjendt meget smalt og udsat for tilsandinger, hvorfor den foregaaende forøgelse af skibstypernes størrelse i forbindelse med den store trafik samt med den ofte ikke ganske kortvarige „lave vandstand" giver anledning til adskillige ulemper og ogsaa volder talrige skibsulykker.

Betegnende for, hvor sterkt vanskelighederne allerede har gjort sig gjældende, er, at man ved Cuxhaven har maattet anlægge en ny, nu snart fuldført hjælpehavn, særlig bestemt til at optage Hamburg—Amerikalinjens største skibe.

En fortsat udvikling i samme retning som hidtil vil derfor sandsynligvis komme til at paalægge Hamburg store ofre for bevarelsen af sin nuværende fremragende stilling.

Den norske skibsfart var i aaret 1901 saaledes fordelt paa distriktets havne:

Ankomne til Hamburg 476 skibe dr. 284 249 tons, til Altona 28 skibe dr. 11 649 tons, til Harburg 14 skibe dr. 9 460 tons, ialt 518 skibe dr. 305 358 tons.

De til Hamburg siden aaret 1891 ankomne norske skibes antal og drægtighed har været følgende:

	Antal.	Tons.		Antal.	Tons.
1891	428	230 723	1897	522	299 345
1892	415	216 420	1898	601	336 570
1893	411	220 043	1899	567	310 161
1894	423	211 781	1900	522	321 998
1895	421	208 177	1901	476	284 249
1896	520	291 216			

Afgaaede fra Hamburg i aaret 1901 477 skibe dr. 286 268 tons, fra Altona 28 skibe dr. 11 649 tons, fra Harburg 15 skibe dr. 10 354 tons, ialt 520 skibe dr. 308 271 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 „
- 1901	3 699 600 „	3 189 600 „	6 889 200 „

De norske skibe, der i aaret 1901 anløb Hamburg, kom fra og gik til følgende lande:

Ankomne fra:	Seilskibe. Med ladning. Ant.	Tons.	I ballast. Ant.	Tons.	Dampskibe. Med ladning. Ant.	Tons.	I ballast. Ant.	Tons.
Norge	2	87	—	—	265	128 054	31	14 230
Sverige	—	—	—	—	2	746	—	—
Danmark	—	—	—	—	—	—	2	774
Tyskland	—	—	4	571	1	726	8	6 922
Storbritannien	—	—	—	—	62	35 939	10	9 047
Nederlandene	—	—	—	—	2	3 150	2	3 108
Belgien	—	—	—	—	1	663	1	759
Spanien		—	—	—	1	589	—	—
Rusland (Østersjøen)	—	—	—	—	2	746	—	—
Do. (Hvidehavet)	—	—	—	—	1	1 862	—	—
Do. (Sortehavet)	—	—	—	—	2	2 438	—	—
Nordamerika	16	13 267	—	—	18	37 581	—	—
Nordamerikas vestkyst	1	1 468	—	—	—	—	—	—
Centralamerika	3	1 027	—	—	—	—	—	—
Mexico	19	7 218	—	—	—	—	—	—
Vestindien	7	3 238	—	—	—	—	—	—
Sydamerika	11	7 636	—	—	—	—	—	—
Sydamerikas vestkyst	2	2 403	—	—	—	—	—	—

Afgaaede til:	Seilskibe. Med ladning. Ant.	Tons.	I ballast. Ant.	Tons.	Dampskibe. Med ladning. Ant.	Tons.	I ballast. Ant.	Tons.
Norge	3	273	21	11 627	294	141 059	6	3 410
Sverige	—	—	4	2 585	2	746	—	—
Danmark	2	120	—	—	1	177	—	—
Storbritannien	—	—	3	1 263	18	9 917	57	42 596
Spanien	—	—	1	214	—	—	—	—
Rusland (Østersjøen)	1	268	—	—	3	855	—	—
Do. (Hvidehavet)	—	—	1	1 232	—	—	—	—
Nordamerika	2	1 808	8	9 038	14	29 192	1	2 320
Britisk Nordamerika	—	—	3	2 668	—	—	—	—
Centralamerika	—	—	1	458	—	—		—
Mexico	1	311	10	3 973	—	—	—	—
Sydamerika	3	1 220	—	—	—	—	—	—
Kanarieøerne	1	518	—	—	1	589	—	—
Sydafrika	3	2 923	—	—	—	—	—	—
Australien	—	—	—	—	—	—	1	2 094
Japan	—	—	—	—	1	965	—	—
Sibirien	—	—	—	—	8	8 407	—	—

Ved hovedstationen paamønstredes i aaret 1901 ialt 699 mand og afmønstredes 733 mod henholdsvis 982 og 1 123 i aaret 1900 og 785 og 981 i aaret 1899. For norske fartøier paamønstredes i aaret 1901 584 mand, hvoraf 186 norske, 141 svenske og 257 af anden nationalitet, og afmønstredes 661, hvoraf 401 norske, 82 svenske og 178 af anden nationalitet. For svenske fartøier paamønstredes ialt 115 mand, hvoraf 60 svenske, 13 norske og 42 af

anden nationalitet og afmønstredes 72, hvoraf 44 svenske, 7 norske og 21 af anden nationalitet.

I aaret 1901 blev paa generalkonsulatet paamønstret 48 tyske gutter paa norske skibe og 5 tyske gutter paa svenske skibe.

I lighed med, hvad der blev fremholdt i forrige aarsrapport, maa paany paapeges det uheldige i, at vore skibe modtager et saa stort antal af tyske skibsgutter til fortrængsel af vore egne.

Gjennem generalkonsulatet hjemsendtes i aarets løb følgende hyrebeløb:

Af norske sjømænd . . .	mk.	8 065.99
- svenske do.	„	4 803.62
Tilsammen	mk.	12 869.61

Desuden hjemsendtes følgende beløb gjennem herværende skandinaviske sjømandsmission:

Af norske sjømænd . . .	kr.	17 521.18
- svenske do. . . .	„	32 520.28
Tilsammen	kr.	50 041.46

Omsætningen mellem Norge og distriktets vicekonsulater i aaret 1901.

Import fra Norge:

Til Altona:

Sten	1 084 000	kg.
Bord	141 600	„

Til Harburg:

Stav . .	22 400	kg.

Export til Norge:

Fra Altona:

Stenkul	531 000	kg.
Rugmel	201 600	„

Fra Harburg:

Oljekager . . .	46 250	kg.
Cement	28 670	„
Harpiks	6 200	„
Poteter	30 000	„

1901.

Tysklands indførsel og udførsel.

Varesort.	Indførsel: Total. D. c.	Indførsel: Heraf fra Norge.	Udførsel: Total. D. c.	Udførsel: Heraf til Norge.
Guano (kunstig)	178 699	48 013	15 687	—
Klid	7 684 124	186 674	72 507	—
Bomuldsgarn, 1—2-traads, bleget, farvet	575	—	13 982	380
Do., 2-traads, akkom.	3 836	—	18 198	418
Vævning, tæt, bleget	4 429	—	22 652	703
Do., farvet	7 514	—	187 878	2 422
Possementmagerarb. af bomuld	349	—	28 680	336
Andre trikotager	293	—	86 591	295
Vævning, utæt, bleget, farvet	2 951	—	10 967	281
Broderier	916	—	5 557	113
Bogtrykkertyper	193	—	8 149	468
Haar- og klædesbørster	60	—	6 735	129
Lak og lakfernis	9 627	—	16 613	911
Soda, kalcineret	1 784	—	459 671	9 879
Potaske	17 575	—	155 674	3 751
Anilin og andre tjærefarvestoffe	11 643	—	250 291	1 069
Kalciumkarbid	95 261	18 133	2 744	—
Is	97 389	59 716	164 110	—
Quebrachotræ-extrakt	67 903	—	79 334	2 790
Glycerin, renset	17 151	—	20 686	1 700
Jod	2 655	139	270	—
Zinkaske, zinkhvidt	36 544	—	167 637	7 168
Kemiske præparater	66 681	—	141 181	824
Pharmaceutiske do.	13 459	—	16 436	397
Drogerier, apothekervarer, ufuldstændig deklarerede	—	—	2 254	280
Vinkeljern	6 707	—	3 424 471	40 999
Jernbaneskinner	5 449	—	1 809 775	13 599
Stang- og smedejern	224 994	—	3 295 132	44 657
Plader og blik af jern	20 969	—	2 556 269	77 211
Jerntraad, raa	67 234	—	1 542 850	27 011
Do., forkobret, fortinnet	11 985	—	934 726	15 804
Touge af jerntraad	1 828	—	39 708	2 303
Jernbaneaksler	9 355	—	492 864	6 029
Jernrør, valsede af smedejern, raa,	122 013	—	483 766	6 385
Jernvarer, grove	112 497	—	1 045 014	14 129
Do., emaljerede	4 178	—	185 426	1 797
Do., afslebne, fernisserede	42 808	—	575 468	8 510
Støbejernvarer, fine	6 478	—	77 921	1 619
Smedejernvarer	16 196	—	189 275	2 678
Symaskiner	16 273	—	57 620	1 134
Velocipeder	2 500	—	17 951	251

*

Varesort.	Total. D. c.	Heraf fra Norge.	Total. D. c.	Heraf til Norge.
Knivvarer og skjæreverktøi, fine,	950	—	61 090	303
Rom. og Portl. cement . . .	868 628	—	5 066 521	170 440
Kaolin, feltspat	2 491 804	105 084	1 281 738	—
Sølv, raat og i barrer . . .	1 978.55	—	3 287.23	67.32
Hamp, ikke aloe eller manilla	429 781	—	185 715	14 159
Hvede	21 342 003	—	928 316	9 267
Rug	8 637 061	—	920 631	137 049
Blade og græs for kranse og buketter	17 345	—	607	85
Levende planter	125 554	—	52 027	1 137
Poteter	1 407 632	—	2 241 671	42 816
Kjøkkenurter, friske . . .	1 672 046	—	428 899	6 388
Speilglas, belagt	412	—	7 898	546
Glødelamper	935	—	2 660	149
Glas- og emaljevarer . . .	3 377	—	33 829	974
Sengefjær, renset	9 073	—	10 615	570
Kalvehuder, kalkede, tørrede	101 200	2 446	48 525	—
Huder af hornkvæg, grønne, saltede	514 021	1 235	323 644	5 328
Do. do., kalkede, tørrede . .	245 771	—	51 211	1 242
Kobbe- og sælhundskind . .	371	84	6	—
Huder af pelsdyr	32 289	88	23 361	107
Hvalfiskebarder	625	294	54	—
Finbarder	404	403	1	—
Bygnings- og gavntømmer, saget paatværs	22 878 038	35 359	1 233 477	—
Do. do., „Kanthölzer“, . . .	12 425 011	392 468	1 007 540	—
Hornplader og mel	1 017	—	2 420	209
Snedkerarbeider, grove . .	230 443	4 489	254 848	2 190
Bødkervarer, grove	7 199	820	217 617	—
Trævarer, fine	14 932	—	139 282	548
Kurvfletning, fin	677	—	7 973	470
Humle	69 880	—	65 900	698
Fortepianoer	984	—	127 065	1 426
Astronomiske og optiske instrumenter	99	—	2 680	29
Lokomotiver og lokomobiler .	21 821	—	183 204	1 287
Landbrugsmaskiner	246 486	—	115 869	1 890
Møllemaskiner	6 760	—	58 636	1 830
Elektriske maskiner	21 813	—	124 596	2 343
Dampmaskiner	26 796	—	165 410	1 484
Maskiner til træmasse- og papirfabrikation	1 977	—	48 646	757
Løftemaskiner	10 912	—	41 881	1 584
Andre maskiner til industrielt brug	116 049	—	868 505	7 363
Jernbanevogne uden læder. .	109	—	2 805	35
Do. med læder	2	—	122	14
Kautschuk og guttapercha . .	130 224	901	50 125	232

Varesort.	Total. D. c.	Heraf fra Norge.	Total. D. c.	Heraf til Norge.
Kautschuktraad, overspundet	1 455	—	23 909	468
Haardgummivarer	292	—	8 214	129
Klæder, pynt, underklæder af halvsilke	79	—	3 697	38
Do. do. af bomuld, lærred, uld, for mænd og gutter	437	—	8 899	386
Do. do. for kvinder	717	—	38 974	782
Andre klæder af vegetabilske stoffe	478	—	12 803	262
Korsetter	202	—	10 628	224
Undertøi af bomuld og lærred	220	—	19 808	425
Damehatte af filt, garnerede	66 187	—	106 468	7 864
Messing og tambak	17 091	1 855	50 128	—
Kobberlegeringer i stænger og blik, upletteret	5 744	—	30 820	2 157
Kobbertraad, upletteret	651	—	56 262	1 925
Telegrafkabler	1 005	—	132 024	3 327
Traad af uædle metaller eller legeringer	29	—	7 000	275
Kobbersigt og kobberdug	141	—	3 575	334
Kobbervarer, fine,	958	—	9 474	256
Messingvarer, fine	7 497	—	69 044	1 287
Telegrafapparater, telefoner	120	—	3 076	118
Fine varer af kobber og messing, forniklede	4 340	—	21 678	343
Varer af ædle metaller	320.07	—	806.12	6.89
Do. - celluloid, elfenben (imitation)	676	—	4 731	111
Varer af uædle metaller, forgyldte, forsølvede, fine galanterivarer	2 293	—	6 561	70
Vægge- og vækkeruhre	197	—	41 374	505
Legetøi	—	—	324 521	842
Spundne varer	1 520	—	18 124	225
Læder og lædervarer	20 671	—	44 893	604
Handskelæder	9 871	—	52 170	322
Saalelæder	15 021	—	21 669	616
Fine sko af læder	7 481	—	4 589	158
Fine lædervarer	2 370	—	9 878	133
Do. do. i forbindelse med metaller	957	—	18 963	224
Varer af fin voksdug	1 389	—	7 182	470
Lærredsgarn, 1-traads	3 907	—	1 741	483
Sygarn, akkomod.	1 468	—	2 478	374
Sytraad, do.	2 223	—	1 613	129
Rebslagervarer	1 163	—	53 863	837
Lærred, ufarvet	500	—	13 426	1 152
Do., farvet	2 858	—	11 127	275
Bøger, karter, musikalier	46 133	—	141 772	922

Varesort.	Total. D. c.	Heraf fra Norge.	Total. D. c.	Heraf til Norge.
Kobberstik og farvetrykbilleder	6 740	—	59 916	298
Malerier og tegninger	5 855	41	3 527	50
Vin, undtagen champagne	7 313	—	80 474	626
Ferskvandsfisk, ikke levende	44 658	824	17 994	—
Sild, fersk	401 257	42 690	5 581	—
Anden fisk	145 950	15 166	29 514	—
Stokfisk	10 664	6 384	395	—
Fisk, tilberedt	4 036	2 489	1 550	—
Piment	12 203	—	6	3
Sild, saltet, i fade	1 362 651	152 198	1 103	—
Do. do. til gjødning	5 278	2 403	—	—
Kaffesurrogater, undtagen cikori	167	—	8 253	1 739
Johannesbrød	9 939	—	29	2
Sago, tapioka	32 226	—	1 909	749
Gryn	58 132	—	322 995	14 884
Hvedemel	384 700	—	289 381	34 958
Rugmel	20 041	—	564 130	212 460
Mel af andet korn	4 371	—	38 899	15 463
Hummer	4 865	1 939	29	—
Ris, skallet i Tyskland	—	—	965 519	14 524
Cigarer	3 267	—	4 525	374
Raasukker	—	—	4 734 191	218
Sukker i toppe	—	—	5 941 814	251 714
Sukker forøvrigt	—	—	205 809	28 469
Rapsolje, roolje	2 173	—	70 760	3 097
Oljekager	5 356 309	—	1 360 750	28 125
Fisk- og kobbespæk	166 030	90 023	3 679	—
Træmasse	280 295	62 707	67 081	—
Cellulose	320 699	37 242	552 851	—
Pakpapir	27 159	1 898	196 162	—
Kulørt-, guld- og sølvpapir	2 527	—	62 686	477
Skrivpapir	10 069	—	66 706	1 677
Papir, ikke særskilt nævnt	5 091	—	77 726	1 526
Linoleum	2 244	—	36 010	1 401
Papir- og papvarer, ikke særskilt nævnt	10 519	—	138 581	2 488
Baand af silke og halvsilke	126	—	999	48
Tøi, tørklæder, shawls med metaltraad	2 554	—	2 481	89
Halvsilkebaand uden metaltraad	247	—	6 359	133
Tøi, tørklæder, shawls uden metaltraad	1 314	—	32 883	227
Ædelstene, granater	96.86	1.60	19.69	—
Gadestene	4 392 101	133 022	653 378	—
Møllestene	16 899	—	86 678	9 849
Sten i sagede blokke	19 185	5 450	5 521	—
Grove stenhuggerarbeider, ikke marmor	199 606	47 006	17 899	—
Kokes	4 001 974	—	20 969 309	106 979

Varesort.	Total. D. c.	Heraf fra Norge.	Total. D. c.	Heraf til Norge.
Stenkul	62 973 887	—	152 662 666	72 241
Hatte af straa, ugarnerede	2 184 710	—	2·407 475	113 247
Do., garnerede	119 632	—	909 517	118 532
Blærer, tarme, ikke til føde	213 724	—	31 142	262
Lervarer, mangefarvede	13 574	—	151 441	6 178
Porcelænsvarer, hvide	1 963	—	47 734	1 631
Do., malede, forgyldte	4 065	—	183 557	630
Faareuld, raa, vasket paa kroppen	1 344 455	—	51 154	940
Do., vasket efter klipning	157 256	—	45 497	641
Uldgarn, raat, enkelt	13 868	—	34 791	493
Do., do., dobbelt	8 306	—	23 565	365
Do., enkelt, bleget, farvet	3 383	—	7 715	272
Do., dobbelt, do., do.	2 577	—	13 076	402
Do., tre- og fleretraads	11 130	—	24 283	747
Filt	446	—	16 041	283
Gulvtæpper, vævede	5 374	—	13 824	317
Trikotage, utrykket	493	—	25 907	633
Klædevarer	16 236	—	213 984	7 536
Plüsch	108	—	7 134	214
Possementmagerarbeider af uld	55	—	10 776	106
Zink, valset	3 056	—	165 172	4 237
Varer, ufuldstændig deklarerede	—	—	43 654	1 063

Indførsel

fra Norge til Hamburgs frihavn i aaret 1901 af varesorter, hvoraf der er indført til beløb af mindst 5 000 mark.

Varesort.	Mk.	Varesort.	Mk.
Kaffe, raa	5 720	Hummer	194 740
Frisk frugt	6 710	Vildt og fjærkræ	39 180
Vin i fad	23 920	Saltet og røget kjød	8 550
Spiritus, raa og raffineret	87 230	Andet tilberedt kjød	6 830
Likør	25 540	Smør, kunstigt	36 480
Øl	18 190	Melk, kondenseret	400 440
Eddike paa fad	23 660	Konserver	16 380
Do. paa flasker	5 870	Planker, bord etc.	297 870
Erter	5 360	Sand-, granit- og gadesten	160 500
Risaffald og klid	808 160	Anilinfarver	5 450
Skibsbrød og andet brød	6 480	Malerfarver	7 510
Sild, saltet	955 690	Gummi elasticum	67 930
Anden saltet fisk	6 590	Oxalsyre	12 030
Sardiner	121 780	Jod	267 850
Ansjovis	133 130	„Holzgeist“	14 050
Anden tilberedt fisk	176 390	Andre droger	170 550
Tørret fisk	5 384 470	Kaolin	119 430
Fersk fisk	1 112 740	Slibestene	5 190

Varesort.	Mk.	Varesort.	Mk.
Jernoxyd	10 790	Benfedt	131 200
Kobolt- og nikkelmalm	15 600	Tran	1 696 550
Kobbermalm	40 750	Raffineret petroleum	9 210
Andre malme	17 750	Europæisk gavntømmer	59 970
Bly, raat	19 180	Træmasse	1 340 180
Brudjern	9 100	Klude	10 180
Stang- og smedejern	18 270	Uld- og halvuldvarer	12 770
Staal	7 860	Bomuldsvarer	28 660
Kobber, raat	29 460	Gardinstoffe af bomuld	31 430
Do., sølv- og guldholdigt	11 680	Seildug	5 700
Guld- og sølvaffald	15 790	Nyt tougverk	15 200
Gulmetal	136 200	Møbler	8 330
Messing, raa,	43 530	Tønder	44 560
Andre metaller	11 350	Trævarer, grove	258 520
Kobbertraad	8 610	Do., fine	25 560
Heste	6 000	Gummisko	16 250
Oksehuder, raa og saltede	61 720	Papir	2 505 270
Do., tørrede	9 570	Pap	18 040
Kalvehuder	179 190	Papirtapeter	6 630
Faare- og gjedeskind	57 270	Bøger (musikalier)	28 410
Sælhundskind	21 340	Malerier	134 950
Hjorte-, raa- og rensdyrskind	92 610	Jernspiger	631 390
Pelsskind	101 570	Andre fine jernvarer	37 130
Færdigt pelsverk	23 920	Telegrafkabler	66 570
Andet læder	7 570	Kobber- og messingvarer	9 890
Limlæder	13 700	Andre metalvarer	8 040
Hvalfiskbarder	47 910	Maskiner	110 890
Guano	626 170	Fysikalske etc. instrumenter	16 680
Sengefjær	25 930	Lommeuhre	13 030
Lim	40 100	Fyrstikker	18 140
Stearin	6 140	Gjenstande for museer	13 740
Talg	9 810	Passagergods	69 670
		Guldmynt	8 060

Udførsel

fra Hamburgs frihavn til Norge i aaret 1901 af varesorter, hvoraf der er udført til beløb af mindst 5 000 mark.

Varesort:	Mk.	Varesort:	Mk.
Kaffe, raa	6 044 280	Honning	20 950
The	112 490	Tobak, raa	140 580
Kakao	419 420	Røgetobak	37 040
Stivelsesukker	6 620	Cigarer	379 180
Krystalsukker	706 160	Cigaretter	120 700
Raffinade	3 058 450	Ris, skallet	17 400
Farin	271 750	Sago	35 300
Sirup	94 310	Peber	68 550

Varesort:	Mk.
Piment	15 630
Kardemomme	16 050
Kryddernellik	11 640
Ingefær, raa	15 680
Kanel	5 500
Cassia lignea	25 630
Appelsiner	163 350
Citroner	8 740
Figener	36 970
Korinther	50 070
Rosiner	184 360
Dadler	5 570
Mandler	69 590
Sukat	8 540
Paranødder	5 820
Val- og hasselnødder	40 140
Svedsker	32 740
Anden tørret frugt	29 620
Friske vindruer	23 410
Frisk frugt	120 510
Friske grønsager	77 230
Vin i fad	384 990
„ i kasser	43 190
Champagne	11 410
Cognac	14 180
Frugtsaft	8 540
Øl	74 810
Eddik i fad	7 660
Mineralvand	9 260
Hvede	77 020
Byg	55 670
Mais	222 490
Malt	143 210
Erter	52 070
Humle	630 730
Stivelse	46 010
Potetesmel	26 990
Dextrin	16 460
Hvedemel	1 390 140
Rugmel	709 010
Andet mel	250 540
Gryn etc.	267 190
Sild, saltet	17 880
Tilberedt fisk	70 830
Fersk fisk	8 500
Vildt og fjærkræ	42 070
Røget og saltet kjød	806 390
Pølser	10 800
Andet tilberedt kjød	16 930
Smør, kunstigt	99 580

Varesort:	Mk.
Smult	212 060
Andet smultagtigt fedt	11 230
Ost	133 220
Æg	54 950
Kondenseret melk	27 070
Salt, sjø- og kog-	172 110
Kjødextrakt	34 560
Konserver	45 470
Chokolade	75 830
Kakaomasse	7 960
Konfekturer	86 080
Cement	282 240
Gibs	7 750
Ildfast sten	13 480
Marmor, raa	9 650
Møllestene	72 780
Koks	5 930
Stenkul	17 800
Trækul	10 630
Brændemateriale	6 560
Indigo	47 470
Blaatræ	13 390
Blaatræextrakt	9 670
Indigoextrakt	24 890
Bogtrykkersværte	51 830
Karamel	11 090
Garvestofextrakter	158 960
Dividivi	32 630
Knoppern (galæbler)	46 030
Myrobalaner	9 530
Terra kalcchu	9 610
Alizarin	41 250
Anilin	23 730
Anilinfarver	392 270
Jernoxyd, rødt	5 090
Okker	9 110
Oljefernis	15 930
Anden fernis	108 600
Blanksværte	12 420
Vitriol, blaa	9 480
Zinkhvidt	8 300
Zinnober	10 960
Malerfarver	86 150
Siderosthen	8 100
Andre farve- og garvestoffe	38 920
Medicinske rødder	7 200
Kamfer, raffineret	25 160
Guttaperka	70 200
Harpiks og galipot	92 070

Varesort:	Mk.
Lakrits	23 000
Schellak	23 940
Gummi arabicum	15 050
„ elasticum	51 980
Anisolje	8 910
Bergamotolje	5 720
Terpentinolje	25 520
Andre ætheriske oljer	23 830
Borsyre	9 240
Karbolsyre	8 540
Citronsyre	5 340
Salicylsyre	9 390
Saltsyre	5 320
Svovlsyre	93 760
Vinstensyre	13 720
Andre syrer	6 630
Alun	5 780
Salmiak	24 490
Bromkalium	5 060
Jod	21 940
Citronsur kalk	106 040
Glaubersalt	10 000
Kalcineret soda	109 880
Dobbelt kulsur soda	8 780
Klorsur kali	5 280
Kromsur do.	5 720
Kaustisk do.	268 030
Potaske	154 170
Chilisalpeter	166 740
Kalisalpeter	62 510
Renset vinsten	6 340
Medicinske salte	35 610
Borax	13 500
Klorkalk	8 200
Kloroform	13 910
Renset glycerin	181 600
Svovlkalium	5 410
Tobaksauce	12 630
Æther	46 210
Essencer etc.	5 250
Andre droger	222 650
Flusspat	6 020
Kaolin	7 350
Litografistene	7 010
Slibestene	19 550
Jordarter	10 630
Grafit	7 310
Manganerts	16 560
Valset bly	41 640
Rujern	36 780

Varesort:	Mk.
Vinkeljern	138 460
Stang- og smedejern	153 190
Staal	34 000
Kobber, raat	20 100
„ i stænger og plader	46 210
Gulmetal	211 130
Messing, raa	19 510
Kviksølv	5 320
Zink, raa	7 440
Raa tin	37 430
Andre metaller	40 670
Valset jernblik	75 430
Messingblik	39 790
Jerntraad	72 080
Staaltraad	10 260
Kobbertraad	235 200
Messingtraad	37 540
Levende dyr	5 670
Hestehuder	62 310
Oksehuder, saltede	1 017 250
— , tørrede	452 250
Pelsskind I	44 580
— II	135 500
Færdigt pelsverk	92 040
Saalelæder	326 700
Andet læder	402 410
Elfenben	8 210
Benmel	13 810
Tarmer	25 010
Klorkalium	34 260
Andre gjødningssalte	92 090
Superfosfat	6 600
Hestehaar	41 010
Børster	44 770
Andre haar	5 580
Sengefjær	276 460
Fjær til pynt	5 180
Gelatin	15 150
Lim	71 640
Paraffin, vaselin	24 980
Hvalrav	678 180
Bryggerbeg	28 130
Talg	34 420
Benfedt	16 650
Tran	18 810
Raffineret petroleum	18 040
Mineralske smøreoljer	441 230
Stenkulstjæreolje	9 430
Bomuldsfrøolje	68 760
Kokusnødolje	21 890

Varesort:	Mk.
Olivenolje paa fad	65 320
Andre spiseoljer	7 700
Palmeolje	69 940
Rocolje	11 410
Olcin	37 680
Kanarifrø	7 560
Græsfrø	20 840
Kløverfrø	53 670
Linfrø	47 340
Rapsfrø	105 470
Andre frøsorter	5 270
Bomuldsfrømel	716 000
Oljekager	197 760
Nøddetræ	28 520
Andet europæisk gavntømmer	71 030
Cedertræ	5 020
Mahognitræ	20 790
Korketræ	87 660
Andet fremmed gavntømmer	19 150
Træ til furnering	42 000
Piassava	14 610
Risrødder	7 560
Stolerør, raa	9 490
— , bearbeidede	8 630
Bark	79 470
Kurvfletning	15 410
Raa stokke	7 370
Levende planter	98 950
Blomster etc.	14 360
Træmasse	11 850
Manillahamp	99 410
Klude	16 720
Raa faareuld	276 770
Kamgarnsuld	8 000
Shoddyuld	91 980
Silketraad	27 530
Floretsilke	10 500
Bomuld	156 520
Bomuldsaffald	10 470
Hamp	38 940
Jute	105 700
Stry etc.	11 140
Bomuldsgarn	750 100
Uld- og halvuldsgarn	650 280
Jute- og manilahampgarn	7 290
Kokusgarn	101 500
Lingarn	267 010
Lintraad	44 350

Varesort:	Mk.
Silkevarer	240 660
Halvsilkevarer	308 520
Possementvarer af silke og halvsilke	14 360
Silketørklæder og baand	80 640
Silke- og halvsilke- kniplinger	9 020
Filt og filtvarer	251 850
Uld- og halvuldsvarer	6 460 020
Possementvarer af uld	88 990
Uldtrikotage	352 030
Uldkniplinger	7 080
Bomuldsvarer	2 005 720
Possementvarer af bomuld	378 840
Bomulds trikotage	178 590
Gardinstoffe af bomuld	86 870
Smergeldug	18 080
Bomuldsvat	7 120
— broderier	75 810
— væger	35 860
Lin- og bomuldsundertøi	446 330
Lintørklæder	127 040
Gulvmatter af manilahamp	19 780
Seildug	84 700
Sækkelærred	57 260
Sække	28 600
Andet linlærred	403 050
Voksdug	73 390
Herrehatte	95 400
Damehatte	19 230
Herreklæder	232 150
Andre færdige klæder	1 429 810
Klæder etc. af kautschuk	5 280
Færdige kunstige blomster	12 680
Diverse possement	11 090
— manufakturvarer	777 050
Nyt tougverk	19 520
Seilgarn	176 540
Andre rebslagervarer	139 690
Straahatte	187 000
Straamatter	36 030
Fine kurvfletninger	32 620
Grove korkevarer	6 300
Kork	19 450
Møbler	100 470
Tønder	7 660
Grove trævarer	15 260
Fine —	268 420
Paraplyer	83 090
Paraplydele	44 920

Varesort:	Mk.
Skotøi af gummi	8 750
Læderdug	13 020
Gummislanger	95 810
Haarde gummivarer	89 270
Andre —	124 210
Handsker af læder	17 800
Skotøi —	175 120
Andre lædervarer	225 540
Sandpapir	16 440
Guld- og sølvpapir	89 680
Asbestpapir og pap	16 570
Andet papir	559 760
Tag- og asfaltpap	66 110
Pap	33 020
Spillekort	15 370
Papirtapeter	10 380
Tæpper af boulinikon	35 400
Andre papir- og papvarer	294 810
Blyanter	62 930
Blæk	11 050
Bøger	226 690
Kobberstik og lithografier	83 960
Malerier	157 190
Statuer	5 850
Hulglasmalerier	237 730
Speilglas, ubelagt	28 720
— belagt	104 450
Speil	95 410
Glasperler	12 960
Glødelamper	13 660
Lampehatte af glas og messing	13 610
Andre glasvarer	180 650
Ordinære lervarer	6 970
Porcelæn	166 770
Stentøi	196 710
Skifertavler	8 600
Marmorvarer	5 260
Grove stenhuggerarbeider	6 320
Jernbaneskinner	17 900
Jernrør	51 480
Jernbroer	8 430
Jerntraad	24 290
Ammunition	41 960
Andre grove jernvarer	338 760
Jernspiger	8 510
Jerntraadspiger	18 350
Knappenaale	7 670
Velocipeder	203 430

Varesort:	Mk.
Fine jernvarer	1 350 940
Blyrør	37 150
Blyvarer	25 100
Typer	131 910
Telegrafkabler	558 170
Zinkvarer	89 830
Tinvarer	31 960
Kobber- og messingvarer	780 700
Andre metalvarer	258 700
Dampkjedler	34 210
Lokomotiver og lokomobiler	5 650
Symaskiner	248 900
Karder	14 700
Andre maskiner	2 027 140
Drivremme af bomuld	131 180
— - gummi	23 960
— - læder	32 510
Pianoforter	334 050
Andre musikinstrumenter	199 530
Astronomiske instrumenter	13 230
Elektriske apparater	357 580
Andre fysikalske instrumenter	85 320
Lommeuhre	87 210
Væggeuhre	119 940
Jernbaneaksler	7 020
Jernbanevogne	15 580
Andre vogne	30 060
Geværer	15 620
Skydevaaben	281 550
Dynamit	154 280
Messingpatroner	81 070
Andre fængstoffe	21 610
Børstenbindervarer	66 540
Knapper	141 900
Pibevarer	60 050
Dukker	23 720
Legetøi af gummi	19 680
— - træ	151 680
— - jern	15 270
Andre slags legetøi	11 610
Andre kortevarer	266 660
Stearin- og paraffinlys	6 810
Andre lys	14 010
Toiletsæbe	25 490
Parfumerier	9 370
Passagergods	113 940

Havana.

Aarsberetning for aaret 1901 fra konstitueret generalkonsul Luis V. Francke, dateret 17de marts 1902.

Den norske skibsfart i aaret 1901.

	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	-	-	217	207 506	217	207 506	-	-	37	32 333	37	32 333
Seilskibe	-	-	3	2 147	3	2 147	-	-	1	1 094	1	1 094
Sum	-	-	220	209 653	220	209 653	-	-	38	33 427	38	33 427
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	188	177 065	188	177 065	-	-	160	192 762	160	192 762
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	9	4 072	9	4 072
Sum	-	-	188	177 065	188	177 065	-	-	169	196 834	169	196 834
Totalsum af ladede fartøier	-	-	408	386 718	408	386 718	-	-	207	230 261	207	230 261
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	14	11 189	14	11 189	-	-	193	185 668	193	185 668
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	2	1 053	2	1 053
Sum	-	-	14	11 189	14	11 189	-	-	195	186 721	195	186 721
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	50	77 452	50	77 452	-	-	78	62 883	78	62 883
Seilskibe	-	-	10	4 724	10	4 724	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	60	82 176	60	82 176	-	-	78	62 883	78	62 883
Totalsum af ballastede fartøier	-	-	74	93 365	74	93 365	-	-	273	249 604	273	249 601

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier (tidsbefragtning) ca. £ 333 525. 0. 0, for afgaaede norske fartøier (tidsbefragtning) ca. £ 2 430. 0. 0.

For ordre, reparation eller lignende anløb 1 norsk fartøi dr. 694 tons.

Af svenske skibe ankom til Havana 1 dr. 480 tons.

Konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen $ 2 437.39, ved vicekonsulsstationerne $ 3 422.51; af svenske skibe ved hovedstationen $ 8.64.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager $ 182.25, i svenske sager $ 0.50.

De politiske forhold. Siden foregaaende aarsberetning har der hersket fuldstændig ro over hele øen. I december aaret 1901 afholdtes valg paa præsident, senatorer og repræsentanter; til præsident valgtes herr T. Estrado Palma.

Sukkeravlingen er i aaret 1901 meget stor og vil antagelig andrage til 850 000 tons. Priserne er abnormt lave og er aldeles ruinerende for producenterne. For at ophjælpe denne saa høit betrængte industri vil de Forenede Stater efter forlydende indrømme kubansk sukker en lavere toldsats end andet sukker ved indførsel did mod en tilsvarende begunstigelse af de Forenede Staters varer i Cuba. De vigtigste udførselshavne for denne vare er Cienfuegos, Matanzas, Cardenas, Havana, Guantanamo, Caibarien, Sagua la Grande og Mazanilla.

Tobak. Produktionen af tobak har ogsaa i aaret 1901 været meget stor over hele øen. Udførselen fra 1ste januar til 31te december 1901 har udgjort 236 059 baller = 12 533 051 kg. bladtobak, 213 425 089 stkr. = 30 586 kasser cigarer, 10 000 715 pakker = 4 854 kasser cigaretter samt 76 108 kg. = 929 kasser skaaren tobak.

Frugt. Produktionen af alle sorter frugt og grønsager har vokset betydelig. Af ananas exporteredes 180 000 barrels og af løg 40 000 boxer; prisen var for ananas $ 3.00 pr. barrel og for løg $ 2.00 pr. box.

Melasse. Exporten androg til ca. 12 123 600 gallons, der udelukkende gik til de Forenede Stater. Prisen var 6 à $6^1/_4$ cents pr. gallon.

Honning. Exporten udgjorde 2 356 273 lbs., værdi $ 101 100.00 amerikansk guld.

Voks. Af denne vare exporteredes 499 671 lbs. til en værdi af $ 140 127 amerikansk guld.

Kvæg. Af levende kvæg importeredes ialt 396 818 stkr., mest fra Columbia og Mexiko.

Kul. Der indførtes af stenkul 227 305 tons og af kokes 10 268 tons.

Rhum. Exporten af denne artikel har andraget til kun 5 372 fade eller kun omkring halvparten af forrige aars export; pris $ 11.50 pr. 130 gallons.

Klipfiskimporten. Fra Norge ankom der i aarets løb kun 47 950 kasser mod 63 764 kasser i aaret 1900. Priserne varierede mellem $ 6.00 og $ 10.50 pr. kasse; de stillede sig høiest i de første og sidste maaneder af aaret. Fra Halifax indførtes ialt 41 967 „drums“ à 128 lbs. netto pr. „drum“. Priserne var for en simplere kvalitet, kaldet „robalo“, fra $ 4.00 til $ 4.50 og for den bedre kvalitet $ 5.75 til $ 6.00.

Import af forskjellige artikler.

		1900.	1901.
Øl	fustager	29 570	8 897
Do.	kasser	23 578	20 987
Kondenseret melk	„	107 004	103 400
Smør (fra Spanien)	„	2 980	2 075
Do. („ England)	„	309	301
Do. („ de Forenede Stater)	„	5 663	6 578
Poteter (fra Spanien)	tønder	672	1 967
Do. („ —)	kurve	508	22 269
Do. („ —)	kasser	1 172	2 511
Do. („ —)	sække	90	3 804
Do. („ England og de Forenede Stater)	„	3 455	2 530
Do. („ — „ —)	tønder	236 329	219 096
Papir	baller	41 146	48 638
Do.	kasser	6 112	12 029
Do.	bundter	—	15 781
Sardiner	kasser	18 309	32 071

Havneafgifterne er uforandrede. De regulære afgifter er: Sundhedstolk $ 4.25, tolk ved toldkammeret $ 3.50, oversættelse af manifest $ 3.50, afskrifter derat $ 2.50, toldindklarering $ 15.90, udklarering $ 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. nettoregisterton; for skibe, der kommer med ladning og gaar med ladning, 20 cents U. S. Cy. pr. nettoregisterton; 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 fortøiningsafgifter fra $ 2.00 og opover, alt efter tonnagen. For et fartøi 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. nettoregisterton, til kai 3 cents pr. nettoregisterton.

Friskt vand er der god anledning til at faa her i havnen, idet flere vandbaade er rede til med kort varsel at forsyne skibene med vand til en pris af 60 cents pr. 100 gallons leveret ombord. Paalidelige arbeidere 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, $1^1/_2$ 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 $3^1/_2$ 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 bryggen 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. Der er nu anlagt en ny tørdok her i havnen, for hvis benyttelse betales følgende priser:

For skibe fra	500	til	1 000	tons	40	cts.	U. S. guld	pr. bruttoton
„ „ „	1 000	-	3 000	„	25	„	— „	„ —

for den første dag, siden halv pris, for over 8 dage efter speciel aftale.

Triest.

Aarsberetning for aaret 1901 fra konsul C. V. Lexow, dateret 4de juni 1902.

Skibsfart. Til Triest ankom med ladning kun 3 norske dampskibe dr. 3 551 tons mod 3 dr. 3 538 tons i aaret 1900. Af disse dampskibe ankom et fra Mobile og Pensacola med 830 std. pitch-pine, 1 fra Konstantinopel med 732 tons kokes og 1 fra Cardiff med 2 368 tons kul. De afgik i ballast. Bruttofragterne opgik til ca. kr. 41 000.00 mod kr. 72 500.00 i aaret 1900.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe (ved hovedstationen) kr. 173.55.

Expeditionsafgifter i norske sager kr. 6.00, i svenske sager kr. 10.00. Ialt tilfaldt konsulen kr. 189.55.

Ingen svenske skibe ankom til distriktet i aaret 1901.

Konkurrancen af regelmæssige og med statssubvention forsynede dampskibslinjer fortrænger mere og mere andre skibe i Adriaterhavet. Dette turde være den hovedsagelige grund til formindskelsen i den norske skibsfart paa distriktet, der endnu i aaret 1899 opgik til 12 skibe dr. 11 944 tons.

Fragterne var hele aaret i stadig nedgang. Kulfragterne stillede sig i januar—april fra England i ca. 10 sh. 6 d, fra Amerika i 19 à 18 sh.; i mai—august 9 sh., resp. 17 sh.; i september—december 7 à 6 sh., resp. 16 à 15 sh. Endnu synes der ikke at være nogen udsigt til bedring.

Til Triest ankom i aaret 1901 tilsammen 9 970 skibe dr. 2 278 801 tons; deraf var østerrigsk-ungarske 7 403 dr. 1 583 991 tons og under fremmed

flag 2 567 dr. 1 694 810 tons, hvoraf italienske 2 148 dr. 345 845 tons, engelske 140 dr. 195 410 tons, tyske 25 dr. 26 821 tons, græske 151 dr. 68 959 tons, tyrkiske 59 dr. 22 526 tons, russiske 11 dr. 14 040 tons.

I aaret 1900 ankom til Triest 8 465 skibe dr. 2 158 624 tons. Skibsfarten har altsaa øget i det sidste aar med 1 505 skibe og 120 177 tons.

Den østerrigsk-ungarske handelsflaade bestod den 31te december 1901 af 33 større seilskibe dr. 21 461 tons og 175 dampskibe dr. 278 486 tons, foruden mindre skibe for kystfart. Heraf var østerrigske Lloyd repræsenteret med 63 dampere dr. 164 829 tons, i værdi opgaaende til 35.6 mill. kr.

For tiden har Lloyd 9 dampskibe under bygning. Selskabets nettoudbytte for aaret 1901 var kr. 1 038 153.oo.

Handel. Fiskemarkedet var i aaret 1901 almindelig flaut som følge af noget for stor import. Over Hamburg, Hull og Italien ankom tilsammen 1 266 000 kg., overveiende Finmarksvare mod 730 000 kg. i aaret 1900.

Gjennemsnitspriserne for prima Finmarksfisk var:

I januar—april	østr. kr.	104—98	pr. 100 kg.
- august—december . . .	„ „	96—80	—„—

fra Triests frihavn, exklusive told og med 3 pct. rabat.

Herværende importører klager over det direkte salg til detailhandlere, der erholder ganske smaa kvantiteter paa 3 maaneder og længere tid til skade for den større og solidere forretning. Ønskeligt vilde det være, hvis den direkte import med norske dampskibe atter kunde komme istand.

Yarmouthsild fandt med lethed kjøbere til østr. kr. 26 pr. tønde à ca. 70 kg. exklusive told, netto kontant. Importen opgik til 1 644 mtr.ctnr. mod 2 700 mtr.ctnr. i aaret 1900.

Af tran importeredes fra Norge 568 mtr.ctnr., fra Tyskland 1 344 do. og fra England 2 066 do., tilsammen 6 865 mtr.ctnr. Sandsynligvis var en stor del af de sidstnævnte kvantiteter ogsaa norsk vare.

Træmasse og cellulose. Fra Norge indførtes 102 mtr.ctnr. og fra England 402 mtr.ctnr., uden tvil ogsaa nordisk vare. Konjunkturerne var gunstige her i forrige aar for denne import som følge af usedvanlig streng vinter i Østerrige.

Af fyrstikker indførtes fra Hamburg 651 mtr.ctnr., størsteparten turde være norsk og svensk vare.

Fra Sverige indførtes 225 mtr.ctnr., ca. 120 tdr., tjære og fra Tyskland 233 mtr.ctnr. pris østr. kr. 34—36 pr. td.

Importen af rujern til støbning var 60 558 mtr.ctnr., deraf fra de Forenede Stater 43 645 mtr.ctnr., af stangjern 6 830 mtr.ctnr., af spiger 882 mtr.ctnr., hvoraf fra Amerika U. S. 606 mtr.ctnr. Priserne noteredes i Triest pr. ton:

Skotsk rujern til støbning, „Coltness“	østr. kr.	112—125
Engelsk do., „Clarence“	„ „	83— 95
Bosnisk trækuljern	„ „	80— 90
Witkowitzer rujern	„ „	114—116
Stangjern	„ „	160—180
„Träger“	„ „	160—170

I Triest anvendes for tiden græsk og spansk jernmalm; for nordisk erts vilde transporten formentlig stille sig noget for dyr.

Stenkulimporten til Triest var i forrige aar 2 871 000 mtr.ctnr., hvoraf fra England 1 517 000 mtr.ctnr. og fra Amerika 560 000 mtr.ctnr.

Paa grund af de høie kulpriser i England viser indførsel fra Amerika til Triest sig mulig.

Exporten fra Triest til Norge har gaaet noget tilbage mod forrige aar. Den bestod bl. a. af gummi og harpiks 600 kg., dalmatinsk insektpulver 500 kg., laurbærblade 300 kg., mindre partier svamp, tørrede frugter, likører etc. Til Sverige indførtes bl. a. 7 300 kg. lammeskind.

Totalimporten til Triest opgik i aaret 1901 i værdi til østr. kr: 769 050 241, hvoraf sjøveien østr. kr. 405 325 035 og landeveien østr. kr. 363 725 206.

Exportens værdi udgjorde østr. kr. 692 018 658, deraf sjøveien østr. kr. 338 090 670 og landeveien 353 927 988 kr. Saavel import som export viser en ubetydelig øgning mod foregaaende aar.

Istrien og Dalmatien havde en ganske god og rig vinhøst. Dalmatinske vine bedres stadig i kvalitet, da man nu har lært at behandle dem paa rationel maade.

I forrige aar blev to lokalbaner fra Triest færdigbygget, nemlig til Buje i Istrien, smalsporet, skal fortsættes til Parenzo, og en elektrisk tandhjulbane til Opchina, 350 meter over havet. Den første trafikeres allerede, og den sidste skal i disse dage aabnes for trafik. Desuden er aabnet i afvigte høst en forbindelsesbane i Dalmatien mellem Ragusa og Mostar samt videre til Sarajewo, hvorigjennem Ragusa er blevet forenet med de østerrigsk-ungarske jernbaner.

I sidste høst begyndte den østerrigsk-ungarske bank at effektuere udbetalinger i guldkroner til et begrænset beløb. Forsøget lykkedes; thi endnu har nogen egentlig guldagio ikke vist sig i Østerrige-Ungarn, kun ubetydelige kursvariationer. Tiden for den definitive guldvalutas begyndelse er endnu ikke bestemt.

Sundhedstilstanden i distriktet var i forrige aar almindelig god.

Konsulatets adresse er fremdeles Via Santi Martiri 12.

Indhold: **Hamburg** s. 431. — **Havana** s. 459. — **Kjøbenhavns fribavn** s. 425. — **London** s. 401. — **Triest** s. 462.

Johannes Bjørnstads bogtrykkeri.

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler m. m.
indkomne i aaret 1902.

Udgivet ved
No. 10. departementet for det indre, afdelingen for udenrigske sager, handel og sjøfart. 1902.

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

Indberetning

angaaende det britiske konsulatvæsen

af konsulatstipendiat cand. jur. Emil Huitfeldt.

Indhold.

		Side.
I.	Kort oversigt over den britiske konsulattjenestes organisation. Dens personale. Tjenestemændenes almindelige pligter. Anmerkning om det britiske „Lloyd's“	466
II.	Den for konsulattjenestemænd i karriere paabudte examen .	470
III.	Konsulattjenestemænds aflønning samt de forskjellige dem tilkommende godtgjørelser	472
IV.	Tjenestefrihed og stedfortrædere	473
V.	Pensioner og pengeunderstøttelser til konsulattjenestemænd .	475
VI.	Konsulære gebyrer	477
VII.	Konsulers forhold til handelsflaaden	477
VIII.	Konsulers forhold til landsmænd i udlandet og til deres efterladte eiendele	479
IX.	Konsulers udførelse af notariale og dermed beslægtede forretninger	481
X.	Konsulers aarlige og leilighedsvise handels- og sjøfartsrapporter. Landbrugsrapporter	483
	Tillæg til kap. X	486
XI.	Rapporter om forskjellige gjenstande: karantænebestemmelser, smitsomme menneske- og dyresygdomme, fremmede krigsskibe.	491
	Afsluttende bemerkninger	492

I. Kort oversigt over den britiske konsulattjenestes organisation. Dens personale. Tjenestemændenes almindelige pligter. Anmerkning om det britiske „Lloyd's".

Konsulattjenestens ordning.

De til den britiske konsulattjeneste hørende tjenestemænd er at henføre til to klasser.

Den første indbefatter dem, der indtræder i den konsulære tjeneste som karriere. De er forbudte at drive handelsvirksomhed og har, bortseet fra specielle tilfælde, forinden de antages, at underkaste sig en særegen examen for en dertil beskikket kommission (Civil Service Commissioners).

Den anden klasse omfatter tjenestemænd „not in the career", for hvilke altsaa ikke deres stilling i konsulatvæsenet forudsættes at udgjøre deres hovedvirksomhed. De er ikke underkastede nogen examenspligt og tillades at drive handel. De benævnes „Trading Consular Officers" (kjøbmandskonsuler).

Personalet.

De britiske konsulattjenestemænd er følgende:

1. Agenter og generalkonsuler (Agents and Consuls-General), kommissionærer og generalkonsuler (Commissioners and C.-G.).
2. Generalkonsuler.
3. Konsuler.
4. Vicekonsuler.
5. Konsularagenter.
6. Prokonsuler.

De under de tre første numere nævnte tjenestemænd, samt i enkelte tilfælde vicekonsuler, har kongelig udnævnelse og betegnes som „His Britannic Majesty's Consul General" etc.

Vicekonsuler uden kongelig udnævnelse, konsularagenter og prokonsuler beskikkes med sanktion af udenrigsministeren („the Secretary of State for Foreign Affairs") af en konsulattjenestemand, der ved sin udnævnelse er givet myndighed til at meddele saadan beskikkelse, og betegnes som „British Vice-Consul" etc.

Antallet af de forskjellige konsulatfunktionærer er ifølge „The Foreign Office List" for aaret 1900 følgende:

Agenter og generalkonsuler samt kommissionærer og generalkonsuler		7
Generalkonsuler		48
Konsuler, lønnede	136	
— ulønnede	46	
		182
Vicekonsuler, lønnede	97	
— ulønnede	445	
		542
Konsularagenter		51
Prokonsuler		122
tilsammen		952

Desuden tilhører der den britiske konsulattjeneste et antal af 41 assistenter og 34 personer, der uddannes som tolke. Alle disse funktionærer er ansatte i Kina, Japan, Siam og det tyrkiske rige.

Anerkjendelse.

For begge klasser af konsulattjenestemænd gjælder den sedvanlige regel om nødvendigheden af anerkjendelse fra den stats side, inden hvis omraade de har ansættelse, forinden de kan træde i virksomhed.

Exequatur for kongelig udnævnte tjenestemænd.

Anerkjendelsen gives, forsaavidt angaar tjenestemænd med kongelig udnævnelse, ved exequatur, som udvirkes gjennem den diplomatiske repræsentant, hvor en saadan findes, men ellers ved direkte henvendelse til vedkommende myndighed. Exequatur er dog ikke altid nødvendig for vicekonsuler, selv om de har kongelig udnævnelse.

Anerkjendelse for de øvrige tjenestemænd.

Anerkjendelsen af vicekonsuler uden kongelig udnævnelse samt af konsularagenter foregaar i almindelighed paa en mindre formelig maade end ved exequatur. Den erholdes gjennem den diplomatiske repræsentant eller, hvor saadan ikke findes, gjennem den overordnede konsulattjenestemand.

Midlertidig tilladelse til at fungere.

Hvor en kongelig udnævnt tjenestemands exequatur endnu ikke er erhvervet ved hans ankomst til vedkommende post, maa han anholde om tilladelse til at udføre sin tjeneste ad interim.

Anerkjendelse for prokonsuler unødvendig.

For prokonsuler udfordres ingen anerkjendelse, da deres funktioner er strengt begrænsede til udførelsen af notariale forretninger. (52 Vict., c. 10, sec. 6).

Korrespondance med centraladministrationen.

Generalkonsuler og konsuler korresponderer som regel direkte med udenrigsdepartementet, dog saaledes, at indberetninger af interesse indsendes gjennem den diplomatiske repræsentant og kun, hvor hurtighed udfordres, direkte til centraladministrationen. I sidstnævnte tilfælde tilstilles den diplomatiske repræsentant en kopi af expeditionen.

Vicekonsulers og konsularagenters korrespondance.

Vicekonsuler og konsularagenter sender sine skriftlige meddelelser til vedkommende overordnede generalkonsul eller konsul og kun, naar det er paatrængende nødvendigt, til udenrigsdepartementet eller legationen.

Tilsynspligt.

Det er generalkonsulers og konsulers pligt at føre tilsyn med deres underordnede vicekonsuler og konsularagenter og at paase, at disse udfører de dem paahvilende pligter, ligesom at give dem specielle instruktioner, hvor saadanne er paakrævede.

Prokonsuler.

Om prokonsuler gjælder, foruden hvad der ovenfor er nævnt angaaende deres funktioner, at de ikke har nogetsomhelst krav paa løn ligesaalidt som paa forfremmelse i konsulattjenesten, og at ansættelsen kan tilbagekaldes naarsomhelst.

Konsulattjenesten underordnet den diplomatiske.

Konsulattjenesten er ifølge den britiske konsulatinstruktions kap. 5 § 5 underordnet den diplomatiske tjeneste, saaledes at de til den sidste hørende embedsmænd har fuld myndighed over konsulattjenestemændene, dog under kontrol af udenrigsdepartementet. De sidste har ogsaa i tvilsomme tilfælde at henvende sig til vedkommende diplomatiske repræsentant for raad og veiledning.

Oplysninger til brug for regjeringen o. a.

Forøvrigt er en konsulattjenestemand paa regjeringens forlangende pligtig til at indhente en hvilkensomhelt oplysning, som maatte ønskes, ligesom han har at efterkomme anmodninger, der stilles til ham fra nogen af regjeringsdepartementerne eller fra regjeringen i nogen af det britiske riges kolonier eller besiddelser. Meddelelser til departementerne sendes gjennem udenrigsdepartementet, saafremt anden bestemmelse ikke er truffet.

Korrespondance med fremmede myndigheder.

Med hensyn til konsulernes korrespondance med myndighederne i det land, i hvilket de har sin post, gjælder, at det er dem forbudt at henvende sig direkte til den fremmede regjering, og at de kun er tilladte at korrespondere med de lokale autoriteter. Henvendelser til regjeringen skal ske ad diplomatisk vei.

Vicekonsuler og konsularagenter skal saavidt muligt afholde sig fra korrespondance ogsaa med de lokale myndigheder. I tilfælde, hvor det er nødvendigt at sætte sig i forbindelse med disse, er det deres pligt, om tiden tillader, først at rapportere sagen til den overordnede konsul og indhente hans instruktioner.

Konsulers særrettigheder. Tvist herom.

I den britiske konsulatinstruktions kap. 11 § 1 gjøres specielt opmerksom paa, at konsulattjenestemændene ikke har andre rettigheder eller friheder end dem, der er hjemlede ved traktater, eller som tilkommer dem ifølge lokal ret eller sedvane, og de tilholdes at skaffe sig fuld oplysning i saa henseende, saa at de kan undgaa at fremsætte uberettigede fordringer. De skal kun i

yderste nødsfald indlade sig i argumentativ korrespondance med lokale myndigheder om udstrækningen af deres rettigheder og skal i saa stor udstrækning som muligt handle i overensstemmelse med sine kolleger og søge at hidføre en venskabelig ordning. Naar der handles om tvilsomme punkter, hvorom enighed ikke kan opnaaes paa denne maade, skal indberetning ske til den diplomatiske repræsentant eller i paatrængende tilfælde til udenrigsministeren.

Extrakonsulære forretninger.

De britiske konsulatfunktionærer kan med samtykke af udenrigsministeren fungere som agenter for det britiske „Lloyd's"*), saavel som for dampskibsselskaber, saafremt de herved ikke hindres i udøvelsen af sine konsulære forretninger. Det er dem paa den anden side forbudt at indlade sig i pengespekulationer i det land, i hvilket de er ansatte, en regel, hvorfra imidlertid udenrigsministeren kan gjøre undtagelser i specielle tilfælde. Det er heller ikke tilladt dem at udbede sig personlige begunstigelser af vedkommende fremmede regjering eller at modtage saadanne, om de tilbydes, ligesaa lidt som at anbefale personlige venner for ansættelse i poster sorterende under den fremmede regjering.

Anmerkning.

Det britiske „Lloyd's".

Det ovenfor nævnte „Lloyd's" er en sammenslutning af britiske sjøassurandører. Det har sit sæde i London og sit navn efter eieren af det kaffehus i City, i hvilket dets medlemmer holdt sine møder i det 17de aarhundrede.

Institutionens hovedformaal er beskyttelse af dens medlemmers interesser under udøvelsen af deres sjøassuranceforretninger samt indsamling og spredning af efterretninger angaaende alt, der vedkommer sjøfarten.

Korporationen overtager intet økonomisk ansvar for sine medlemmer, men der vises den største omhu og forsigtighed ved optagelse af medlemmer, og disse maa desuden ved sin indtrædelse hos den af medlemmerne valgte „Lloyd's Committee" deponere et betydeligt beløb til dækkelse af eventuelt ansvar ved deres assuranceforretninger. Som følge af disse forholdsregler tegnes der med tryghed assurance gjennem „Lloyd's" i de til samme hørende selskaber.

Grunden til „Lloyd's" nuværende storhed og magt lagdes under de store krige ved overgangen mellem det 18de og det 19de aarhundrede, idet usikkerheden tilsjøs under denne periode gjorde assurance af værdier, som befandt sig paa sjøen, til en absolut nødvendighed. Værdien af den eiendom, som nu aarlig assureres gjennem „Lloyd's", anslaaes til omkring 400 millioner pund sterling, et tal, der giver et godt udtryk for denne institutions enorme virksomhed.

I en af „Lloyd's" selv udgiven kort oversigt over dets historie og udvikling angives, at den yder sin bistand til fremme af alle forholdsregler sigtende til bevaring af liv tilsjøs, til forebyggelse af assurancesvig og til hurtig indhentelse og spredning af maritime meddelelser. „Korporationen har

---

*) Se nedenfor.

sine agenter i enhver havn, og der er ingen kystlinje i den hele verden, som ikke er under opsyn af repræsentanter for „Lloyd's“.“

Blandt de mange tryksager, som udgives af denne institution, kan nævnes: „Lloyd's List“, „Lloyd's Weekly Shipping Index“, „Lloyd's Confidentiel Index“, „Lloyd's Calendar“ og „The Mercantile Navy List“, hvilke alle er af uvurderlig nytte for enhver, som har interesser paa sjøen.

Stor nytte for indhentelse af sjømeddelelser har „Lloyd's“ af sine signalstationer, som rapporterer alle passerende skibe. „Lloyd's“ har ogsaa et oplysningskontor, hvor slægtninge af mandskaber og passagerer gratis kan erholde oplysning om, hvor vedkommende skibe for øieblikket befinder sig, samt om andre i forbindelse med fartøier staaende forhold.

„Lloyd's“ er ved „Act of Parliament“ af aaret 1871 bleven anerkjendt som korporation med de for en saadan gjældende rettigheder og privilegier.

II. Den for konsulattjenestemænd i karriere paabudte examen.

Fordringerne ved konsulatexamen.

Som nævnt i begyndelsen af første kapitel, er de tjenestemænd, der vil træde ind i konsulattjenesten som karriere, pligtige til at lade sig underkaste en examen for „the Civil Service Commissioners“. Ifølge de herfor gjældende bestemmelser skal kandidaterne aflægge en prøve, der udviser, at følgende fordringer tilfredsstilles:

1. At de har korrekt kundskab i det engelske sprog, saa at de er istand til skriftlig at udtrykke sig klart og korrekt.

2. At de kan skrive og tale fransk korrekt og flydende.

3. At de har tilstrækkelig kundskab, forsaavidt handel angaar, i det sprog, der almindelig bruges i den havn, hvori de skal tage bopæl, til at kunne forhandle direkte med autoriteter og personer paa stedet. I saa henseende gjælder, at kundskab i det tyske sprog tilfredsstiller denne fordring, forsaavidt angaar havne i det nordlige Europa, kundskab i det spanske eller portugisiske sprog, efter nærmere bestemmelse af udenrigsministeren, for havne i Spanien, Portugal, Marokko samt Syd- eller Central-Amerika, og i det italienske sprog for havne i Italien, Grækenland, Tyrkiet, Egypten samt ved det Sorte Hav eller Middelhavet, med undtagelse af de marokkanske og spanske.

4. At de har tilstrækkelig kundskab med hensyn til den britiske handelsrets principer, forsaavidt angaar: a. Sjøfart; b. Handelspapirer, vexler og gjældsbreve; c. Kontrakter om befordring af gods; d. Sjøassurancekontrakter og bodmerikontrakter (for saavel skib som ladning).

5. At de har tilstrækkelig kundskab i regning til at opfylde de pligter, der paaligger en konsul med hensyn til istandbringelse af kommercielle tabeller og rapporter. For dette punkts vedkommende maa kandidaterne være forberedt paa at blive examinerede i „Bishop Colenso's Arithmetic“.

Forøvrigt vil det blive forlangt, at alle personer ved sin første udnævnelse til en konsulspost, og efterat de har aflagt sin examen for the Civil Service Commissioners, skal, om der overhovedet dertil er anledning, arbeide i et tidsrum af mindst tre maaneder i udenrigsdepartementet for at blive kjendt med de former, hvori forretningerne der udføres.

Kandidaterne skal være i en alder af mellem 25 og 50 aar, begge inklusive.

For „Trading Consular Officers" er ingen examen paabudt, selv om de har kongelig udnævnelse, hvilket undertiden er tilfældet (Order-in-council $^4/_6$ 1870, Sch. B.).

Ifølge de almindelige regler for ansættelse i de britiske civile embedsverk kan der i visse tilfælde, specielt naar det gjælder ansættelse i en post, for hvis indehaver der fordres særegne kundskaber, helt eller delvis dispenseres fra examinationen for the Civil Service Commissioners, naar det for disse paa behørig maade bringes paa det rene, at kandidaten virkelig besidder de nødvendige særegne kundskaber. Det synes imidlertid tvilsomt, om dette kan faa praktisk anvendelse i konsulattjenesten. (Order-in-council $^4/_6$ 1870 § 7. Se ogsaa angaaende konsulatexamen o.-in-c. $^{21}/_5$ 1855 samt examensreglerne, alt indtaget i „The Foreign Office List").

Prøvetid forinden fast ansættelse.

Bortseet fra konsulære tjenestemænd, der har kongelig udnævnelse, skal ifølge order-in-council af 6te marts 1896 § 2 alle personer, der efter dens udgivelse erholder testimonium for aflagt examen for the Civil Service Commissioners for udnævnelse i konsulattjenesten, være underkastet en nøiagtig prøve i løbet af to aar med hensyn til optræden og forretningsdygtighed, og først naar vedkommende efter udløbet af dette tidsrum paa saadan maade, som af udenrigsministeren bestemmes, legitimerer, at han er skikket til fast ansættelse i konsulattjenesten, bliver han endelig udnævnt.

Forfremmelse sker efter fortjeneste.

Med hensyn til konsulers forfremmelse gjælder, at saadan skal ske strengt efter fortjeneste, en regel, der formentlig er saaledes at forstaa, at det er vedkommende personers dygtighed, der er det afgjørende, medens hensynet til anciennitet tillægges mindre vægt. Der er dernæst stillet den udtrykkelige betingelse for forfremmelse, at udenrigsministeren finder det at være paa det rene, at tjenestemanden er i besiddelse af tilstrækkelig dygtighed til at udføre de med det høiere embede forbundne pligter.

Aldersgrænse.

Enhver konsulattjenestemand, som ansættes efter udgivelsen af den foran nævnte order-in-council af 6te marts 1896, er forpligtet til at tage afsked i en alder af 65 aar med ret til pension efter de herom gjældende regler, medens tidligere ansatte tjenestemænd først er tvungne til at træde tilbage ved en alder af 70 aar.

Tjenestetidens forlængelse udover aldersgrænsen.

I tilfælde, hvor udenrigsministeren føler sig overbevist om, at en tjenestemands tilbagetræden vilde være til skade for den offentlige tjenestes interesser, kan han med samtykke af the Commissioners of the Treasury forlænge funktionstiden med et eller flere tidsrum af indtil fem aars længde, efter speciel bestemmelse i det enkelte tilfælde.

Tilbagetræden inden aldersgrænsens opnaaelse.

Af den samme order-in-council fremgaar, at udenrigsministeren kan forlange enhver konsulattjenestemands tilbagetræden, hvis vedkommende, uanseet af hvilken grund, ikke længer er istand til paa en fuldt tilfredsstillende maade at opfylde sine pligter.

III. Konsulattjenestemænds aflønning samt de forskjellige dem tilkommende godtgjørelser.

Lønnede og ulønnede poster.

Posterne i den britiske konsulattjeneste er dels lønnede, dels ulønnede. En større del af de sidste er imidlertid tillagt en bestemt godtgjørelse for oppebaarne afgifter „som erstatning for indsendelse til regjeringen af alle afgifter". De saaledes tildelte godtgjørelser (fee allowances) varierer fra £ 5 til £ 155.

Kontor- og husleiegodtgjørelser.

Mange af konsulaterne er tilstaaede kontorgodtgjørelse, ligesom indehaverne af lønnede poster i enkelte tilfælde oppebærer en særskilt sum til bestridelse af husleieudgifter.

Post- og telegraf- samt reiseudgifter.

Udgifter til post og telegraf i offentlige sager bliver konsulerne erstattede. Hvad angaar reiser i offentlig tjeneste, der bifaldes af udenrigsdepartementet, godtgjøres de dermed forbundne udgifter de konsulattjenestemænd, som ikke er „trading officers".

Udstyrsgodtgjørelse.

Konsulerne er saavel ved første udnævnelse som ved forflyttelse eller forfremmelse berettigede til en udstyrsgjørelse, som varierer efter omstændighederne fra en niendedel til en trediedel af deres aarsløn.

Godtgjørelse for reiser til og fra en post.

Godtgjørelse for reiser til og fra en post tilkommer de lønnede konsulattjenestemænd, som ikke driver handel, derimod ikke en „trading consular officer". Hvis en til den sidste klasse hørende funktionær ikke benytter sig af sin tilladelse til at drive handel, maa han ved indsendelse af andragende om reisegodtgjørelse vedlægge en erklæring desangaaende.

Ved første udnævnelse saavel som ved forflyttelse omfatter godtgjørelsen vedkommende tjenestemands omkostninger ved reise til hans post samt trediedelen af reiseomkostningerne for hans familie indtil et antal, iberegnet ham selv, af 5 personer, hvoraf en kan være tjener. Han erholder desuden kostgodtgjørelse for sig og sin familie. Under hjemlov efter 5 aars sammen-

hængende tjeneste godtgjøres han halvparten af sine egne og tredieparten af sin families udgifter for saavel hjemreisen som reisen ud igjen, men han har ingen ret til kostgodtgjørelse. Hvis han erholder tjenestefrihed paa grund af sygdom, kan der efter udenrigsministerens bestemmelse i det enkelte tilfælde tilstaaes ham en godtgjørelse af samme størrelse som den, der tilkommer ham under hjemlov efter 5 aars tjeneste. En lignende godtgjørelse kan ogsaa indrømmes i tilfælde af, at en konsulattjenestemands hustru paa grund af sygdom vender tilbage med sin familie. Forøvrigt gjælder med hensyn til transport af bagage den almindelige regel, at udgifter ved transport af „bohave, vin og andre tunge gjenstande" ikke erstattes, samt at staten er uansvarlig for tab af effekter eller skade, der tilstøder disse, selv om det sker paa reise i offentlig tjeneste.

Skade paa eiendele ved ild.

Heller ikke godtgjør staten som regel en konsulattjenestemand tab, der er foraarsaget ved, at uassurerede personlige eiendele ved ildebrand er skadede eller tilintetgjorte, idet man gaar ud fra, at saadanne assureres, naar dertil er anledning.

IV. Tjenestefrihed og stedfortrædere.

Andragenders expedition.

Andragende om tjenestefrihed indsendes af generalkonsuler og konsuler direkte til udenrigsdepartementet, medens underordnede tjenestemænd andrager gjennem sine overordnede. Disse sidste er imidlertid berettigede til at indrømme den underordnede tjenestefrihed for en kort tid, idet de dog i saa fald er forpligtede til at indrapportere tilstaaelsen til approbation samt tillige opgive den persons navn, som skal fungere under tjenestefriheden. Udenrigsministeren samt vedkommende diplomatiske repræsentant tilstilles meddelelse om, hvilken dag reisen tiltrædes, og naar posten igjen overtages.

En maaneds aarlig tjenestefrihed. Kumulation.

I almindelighed tilkommer der en konsulattjenestemand, efterat han har overtaget sin post, en aarlig tjenestefrihed af en maaned uden afkortning i hans løn. Som regel er han ogsaa berettiget til, med approbation af udenrigsministeren, at sammenlægge den ham for hvert aar tilkommende tjenestefrihed, dog saaledes, at det er gjenstand for speciel afgjørelse i det enkelte tilfælde, saafremt der ved sammenlægningen udkommer et tidsrum af over 6 maaneder.

Tjenestefrihed paa usunde pladse.

For en række pladse, der er erklærede som usunde opholdssteder, tilstaaes en tjenestefrihed af 2 maaneder om aaret, naar saadan tages for et enkelt aar ad gangen. Ved kumulation regnes der kun for det første aar 2 maaneder og for hvert af de følgende alene 1 maaned.

Tjenestefrihed paa grund af sygdom.

I tilfælde af tjenestefrihed paa grund af sygdom gjælder der noget gunstigere regler med hensyn til beregningen af dens længde.

Reisedagene medregnes ikke.

Som tillæg til den foran omhandlede i de forskjellige tilfælde tilstaaede permission indrømmes der desuden tjenestefrihed i det tidsrum, der nødvendig medgaar til reisen frem og tilbage.

Halv løn udenfor ordinær tjenestetid.

Hvis en tjenestemand med ordinær permission er fraværende fra sin post udenfor de saaledes fastsatte tidsrum, oppebærer han under den tid kun halv løn.

Stedfortræders aflønning.

Naar en konsulattjenestemand er fraværende med sedvanlig aarlig permission, er den, der udfører hans forretninger, ikke berettiget til at erholde nogen godtgjørelse herfor. Hvis han derimod er fraværende med sammenlagt permission, har stedfortræderen krav paa godtgjørelse efter udløbet af 2 maaneder, regnet fra tjenestefrihedens begyndelse, eller, paa de for usunde erklærede pladse, efter 3 maaneders forløb. Godtgjørelsen udgjør en fjerdedel af den permitterede tjenestemands løn, hvilket beløb afholdes og betales stedfortræderen direkte af udenrigsdepartementet.

I tilfælde af sygdom.

Hvis tjenestefrihen er tilstaaet paa grund af sygdom, eller hvis den forlænges udover den tid, hvortil tjenestemanden efter reglerne er berettiget, saa at han altsaa er paa halv løn, modtager stedfortræderen, hvis han er en lønnet funktionær med kongelig ansættelse, en fjerdedel af lønnen, hvis han derimod er ulønnet, hele det afholdte beløb.

Hvem der skal være stedfortræder.

Hvor der findes en konsul paa den samme plads, hvor en generalkonsul er ansat, er det førstnævnte, der skal overtage forretningerne i den sidstes fravær, og paa lignende maade skal en vicekonsul midlertidig træde i en konsuls sted. Andet arrangement kan imidlertid under særegne omstændigheder træffes, dog udfordres dertil udenrigsdepartementets samtykke. Hvor i de nævnte tilfælde konsul eller vicekonsul ikke er ansat paa stedet ved siden af den høiere funktionær, maa i permissionsandragendet en anden bringes i forslag som stedfortræder.

Under lavere tjenestemands fravær.

Den høiere tjenestemand har at drage omsorg for udførelsen af den underordnedes arbeide, naar denne sidste er fraværende med ordinær aarlig permission.

Forskjellige detaljbestemmelser.

Den britiske konsulatinstruktion indeholder i kap. VII, §§ 12—16 forskjellige detaljerede bestemmelser vedkommende forlænget tjenestefrihed, betaling under tilbagereise til en post, udbetaling af kontorgodtgjørelse under permision m. v. Disse regler ansees det imidlertid ikke nødvendigt her at referere.

Ansvarlighed for stedfortræder.

Naar en konsulattjenestemand efter andragende er bleven tilstaaet tjenestefrihed, er han ansvarlig for ethvert tab af afgifter eller andre offentlige midler, som maatte paaføres, medens posten under hans fravær bestyres af hans kontorist eller anden til den regulære konsulattjeneste ikke hørende person, naar denne efter hans anbefaling er bleven ansat som hans stedfortræder.

Tidspunktet for fravær.

Forøvrigt gjælder, at en konsulatfunktionær ikke uden paatrængende nødvendighed skal forlade sin post ved udløbet af et kvartal, nemlig af hensyn til de vanskeligheder, som kan forvoldes ved hans fravær under kvartalsopgjøret.

Betaling under vakance.

I tilfælde af vakance oppebærer den forrettende konsulattjenestemand den halve løn, medmindre han er en lønnet tjenestemand med kongelig ansættelse, i hvilket tilfælde han oppebærer en fjerdedel af lønnen. Den forrettende modtager ogsaa kontorgodtgjørelsen.

V. Pensioner og pengeunderstøttelser til konsulattjenestemænd.

Andragende om pension.

Konsulattjenestemænd, som er forbudte at drive handel, har ved tilbagetræden fra sin tjeneste adgang til at andrage udenrigsdepartementet om at blive anbefalet the Treasury (finantsdepartementet) til at erholde pension. Hvis de er ansatte efter den 19de april 1859, er de dog ikke berettigede til saadan, medmindre de enten har kongelig udnævnelse eller er i besiddelse af examenstestimonium fra the Civil Service Commissioners (jfr. kap. II s. 470).

Aldersgrænse. Pensionsalder.

Som det fremgaar af, hvad der er bemerket foran i kap. II s. 471, er en tjenestemand, om han er ansat efter 6te marts 1896, forpligtet til at tage afsked i en alder af 65 aar, men om han er ansat før dette tidspunkt, i en alder af 70 aar. Berettiget til at tage afsked med pension er han paa den anden side ikke, forinden han har fyldt 60 aar, medmindre han ved lægeattest legitimerer, at han paa grund af aandelig eller legemlig svaghed er ude

af stand til at opfylde de ham paahvilende tjenestepligter, og at helbredelse ikke er sandsynlig.

Trading Consular Officers.

En konsulattjenestemand, som er tilladt at drive handel, er ikke berettiget til pension, medmindre han kan legitimere, at han ikke har benyttet sig af denne adgang. Er han vicekonsul med tilladelse til at drive handel, er han end ikke under den nævnte betingelse pensionsberettiget, medmindre han har kongelig udnævnelse.

Pensionsrettens indtræden. Pensionens størrelse.

Pension tilstaaes ordinært efter 10 aars tjeneste, og dens størrelse afhænger af tjenestetidens længde, saaledes, at der efter en tjenestetid af mellem 10 og 11 aar tilstaaes en aarlig pension af $^{10}/_{60}$ (eller $^{1}/_{6}$) af tjenestemandens aarsløn med emolumenter, og efter en tid af mellem 11 og 12 aar $^{11}/_{60}$. Paa lignende maade tillægges $^{1}/_{60}$ for hvert yderligere tjenesteaar indtil en tjenestetid af 40 aar, ved hvilket tidspunkt den aarlige pension altsaa har naaet en størrelse af $^{40}/_{60}$ eller $^{2}/_{3}$ af aarslønnen med emolumenter, hvilket er den højeste pension, der kan erholdes. Kontor- eller afgiftsgodtgjørelse medregnes her ikke til emolumenter.

Understøttelse inden 10 aars tjenestetid.

Hvis en tjenestemand paa grund af manglende evne til at opfylde sine pligter tilfredsstillende er tvungen til at tage afsked forinden udløbet af det tidsrum (10 aar), som berettiger ham til at oppebære pension, kan the Commissioners of the Treasury bevilge ham en saadan pengesum, som de maatte finde efter omstændighederne passende, dog saaledes, at summen ikke maa overstige et beløb af en maaneds løn for hvert tjenesteaar. Nogen ret til at erholde en saadan pengesum har tjenestemanden imidlertid ikke.

Tilskadekomne tjenestemænd.

Et pengebeløb eller en aarlig understøttelse kan ogsaa under visse betingelser tilstaaes en tjenestemand, som er blevet skadet under udøvelsen af sine tjenestepligter, eller hans efterladte, om han dør som følge af den erholdte skade.

Tjenestemænd, hvis post inddrages.

Ligeledes kan der indrømmes en tjenestemand, som træder tilbage fra den offentlige tjeneste eller tvinges til at tage afsked paa grund af inddragelse af vedkommende post, saadant særligt aarsbidrag, som i betragtning af alle i det enkelte tilfælde forhaandenværende omstændigheder antages at være en rimelig og retfærdig erstatning for tabet af hans post.

Tjenesteattest.

Det kræves som en nødvendig betingelse for at erholde pension, at andragende om saadan ledsages af en erklæring fra udenrigsdepartementet

om, at tjenestemanden med samvittighedsfuldhed og troskab har udført sin tjeneste paa en tilfredsstillende maade.

Usunde pladse.

Med hensyn til beregning af pensionens størrelse gjælder for funktionærer, som har udført sin tjeneste paa pladse, som er erklærede usunde, at to aars tjeneste paa saadanne steder regnes lige med 3 aars almindelig tjeneste. Det er forøvrigt at bemerke, at et langt større antal pladse er erklærede usunde i relation til beregning af pensionerne, end naar det (jfr. foregaaende kapitel) gjælder beregning af tjenestefrihedens længde.

Pensioners omsættelse til bestemt sum.

Forøvrigt kan en tjenestemand, som afgaar fra sin stilling paa grund af dennes inddragelse, erholde sin pension eller endel af denne omsat til en bestemt sum (34 & 35 Vict., c. 36, § 3, 45 & 46 Vict., c. 44).

VI. Konsulære gebyrer.

Stempelmerker.

De konsulære gebyrer afkræves paa faa undtagelser nær ved hjælp af stempelmerker, og det er en konsulattjenestemands pligt til regjeringen at indsende regnskab over samtlige oppebaarne afgifter, uanseet om disse helt eller delvis tilfalder ham selv eller ikke. Hvis han beregner eller modtager nogen uberettiget afgift eller belønning, er han i hvert enkelt tilfælde skyldig til en bod af indtil £ 100. For at forebygge urigtig afkrævning af afgifter er det desuden paabudt, at der i ethvert konsulat paa et iøinefaldende sted skal ophænges en tabel over de gebyrer, som i de enkelte tilfælde skal beregnes, tilligemed en med store typer trykt kundgjørelse til publikum om, at afgifterne afkræves ved stempelmerker. Der er forøvrigt indskjærpet den største omhyggelighed og nøiagtighed med hensyn til udøvelsen af de om stempelmerkers brug gjældende regler, og der er paabudt indsendelse af opgjør over stempelmerker, som er forbrugte og i behold, sammen med de regnskaber, som afgives hvert kvartal, angaaende hvis form den britiske konsulatinstruktion indeholder indgaaende regler.

VII. Konsulernes forhold til handelsflaaden.

Board of Trade's instruktioner.

Medens den almindelige britiske konsulatinstruktion som foran nævnt udfærdiges af udenrigsdepartementet, er det The Board of Trade, som udsteder instruktioner til konsulerne, forsaavidt angaar den del af deres virksomhed, som vedrører skibsfarten. Efterat den tidligere Merchant Shipping Act af 1854 imidlertid er bleven erstattet af den nugjældende af 1894, er den i henhold til den første udstedte udførlige instruktion angaaende konsulernes

forhold til handelsflaaden bleven forældet, og nogen ny i henhold til den nugjældende, i mange vigtige punkter fra den tidligere afvigende sjøfartslov er endnu ikke udkommen. Under disse omstændigheder har de om denne vigtige side af en konsuls tjeneste gjældende bestemmelser ikke kunnet gjøres til gjenstand for behandling i denne rapport.

Heller ikke skal der nærmere gjøres rede for de i nær forbindelse hermed staaende Naval Courts, der præsideres af en sjøofficer eller en konsul, og som har afgjørelsesmyndighed i en mængde sager vedkommende skibe og deres besætning.

Board of Trade.

I nærværende afsnit skal kun gjøres nogle korte bemerkninger angaaende det britiske Board of Trade og de organer, hvorigjennem det udøver sine funktioner.

Board of Trade er et embedsverk, der med en statsraad som chef nærmest udfører et handelsdepartements forretninger og bestaar af følgende afdelinger: The Commercial, the Railway, the Marine, the Harbour, the Finance og the Fisheries Departement. Det har ifølge Merchant Shipping Act af 1894, § 713, den almindelige overledelse med hensyn til alle sager, der angaar sjøfart og sjømænd, og det tilligger desuden dette embedsverk, hvor ikke særskilte undtagelser er gjorte, at bringe den nævnte akts forskrifter herom i udøvelse.

Marine Boards.

Under Board of Trade sorterer lokale Marine Boards, der er oprettet i de vigtigste havnestæder i det forenede kongerige, hvor de under Board of Trade's tilsyn deltager i udøvelsen af dettes exekutive myndighed. Marine Boards bestaar i almindelighed af byens mayor (eller i Skotland provost), vedkommende lønnede magistratsperson, 4 medlemmer, der af Board of Trade dertil er opnævnte blandt personer, som har sin bopæl eller forretning i vedkommende havneby eller inden 7 engelske mil fra denne, samt af 6 medlemmer, valgte af eiere af skibe, der hører hjemme paa stedet.

Mercantile Marine Offices.

I enhver havn, hvor der findes et lokalt Marine Board, samt i visse andre havne efter Board of Trade's bestemmelse, er etableret Mercantile Marine Offices. Hvor Marine Board findes, bestemmer dette Mercantile Marine Office's forretningsorden, udøver kontrol og ansætter og afskediger dets personale; ellers er det Board of Trade, som direkte udøver disse forretninger. Forstanderen for de nævnte kontorer (superintendent) har at foretage alle slags forretninger, som staar i forbindelse med sjøfolks antagelse, tjenstgjøring og afskedigelse. Han skal føre registre over sjøfolk, som ønsker hyre, og har myndighed til med endelig virkning at afgjøre trætter mellem skipper og mandskab, naar striden dreier sig om hyre, og det omtvistede beløb ikke overskrider £ 5. 0. 0, og tillige tvistigheder af anden art, naar skipperen og sjømanden er enige om at undergive sagen hans afgjørelse. Paa- og afmønstringer vedkommende britisk fartøi i udenrigsk sjøfart, hvad enten det sker i Storbritannien og Irland eller i besiddelserne, skal foregaa

for en superintendent. Hvor der i kolonierne ikke findes nogen saadan, træder en toldfunktionær i hans sted.

Forskjellige rapporter til Board of Trade.

Som indehavende overledelsen med hensyn til sager angaaende sjøfart og sjømænd udfærdiger Board of Trade ikke alene instruktioner til konsulerne herom, men det kan ogsaa paalægge alle konsulat- og toldtjenestemænd saavel som Marine Boards og superintendenter at afgive de rapporter angaaende de nævnte gjenstande, som maatte ansees nødvendige.

VIII. Konsulers forhold til landsmænd i udlandet og til deres efterladte eiendele.

Bistaaelse af landsmænd.

En af en konsuls hovedpligter er naturligvis at komme sine landsmænd i udlandet til hjælp og paa forskjellig maade at yde dem sin bistand, en funktion, for hvis udførelse han paa grund af den stilling, han i kraft af internationale sedvaneretsregler indehar, har specielle kvalifikationer.

Den britiske konsulatinstruktion udtaler angaaende denne side af en konsulattjenestemands virksomhed, at han har paa bedste maade at raade og bistaa britiske undersaatter, som driver handel eller bor inden hans distrikt eller besøger dette, og at han skal gjøre sit yderste for at afværge og udjævne uoverensstemmelser imellem dem indbyrdes, eller mellem dem og indbyggerne i det fremmede land. Det er derhos hans pligt, for det tilfælde, et en britisk undersaat lider uret, at haandhæve dennes lovlige interesser og gjøre gjældende de specielle forrettigheder, som maatte tilkomme ham efter traktat, og om han ved forestillinger hos rette vedkommende ikke opnaar det forønskede resultat, har han at indberette sagen til den diplomatiske repræsentant eller eventuelt til den britiske regjering.

Besvarelse af forespørgsler.

Han har ogsaa efter bedste evne at besvare forespørgsler, som rettes til ham af britiske undersaatter, naar saadanne henvendelser kan behørig besvares af ham i hans officielle egenskab. Han skal ogsaa saavidt muligt besvare forespørgsler, der er skeede med befordring af britiske handelsinteresser i almindelighed for øie, men det er paa den anden side ikke en pligt, som paaligger ham i embeds medfør, at udtale formeninger eller at give konfidentielle meddelelser angaaende personers eller firmaers hæderlighed, karakter eller solvens. (Om kommercielle meddelelser er nærmere handlet i kap. X).

Understøttelse med penge.

Med hensyn til den form for bistand til britiske undersaatter, som bestaar i deres understøttelse med penge af offentlige midler, udtales der i konsulatinstruktionen, at dette maa ske med den største forsigtighed og omtanke. For det første maa der naturligvis kræves antageligt bevis for, at vedkommende

er britisk undersaat, og der fordres derhos ogsaa, at der er bevist nød forhaanden, og at personen ikke er professionel tigger.

Hjemsendelse.

Den assistance, som i tilfælde ydes en person, skal som regel gaa ud paa at sætte ham istand til at at vende tilbage til det forenede kongerige, derimod ikke til kun at forandre opholdssted i udlandet. Derhos skal understøttelse ikke gives, forinden konsulen ved henvendelse til velgjørende institutioner paa stedet eller til personer, som paa nogen maade kan tænkes at ville komme den nødlidende til hjælp, forgjæves har søgt at spare den britiske statskasse for udlægget. Bistand, som foraarsager pengeudtælling, skal saaledes ikke ydes, medmindre den er nødvendig for at forebygge, at vedkommende person lades fuldstændig hjælpeløs i et fremmed land.

Koloniale undersaatter.

Forøvrigt gjælder som en almindelig regel (hvorfra der dog er adskillige undtagelser), at britiske konsulattjenestemænd ikke skal foretage nogen udbetaling for koloniale undersaatter, medmindre koloniens guvernør paa forhaand har givet fuldmagt dertil.

Sjømænd.

For understøttelse af sjømænd gjælder ifølge Board of Trade's instruktion i visse henseender særegne regler. Disse er imidlertid af grunde, som fremgaar af bemerkningerne i begyndelsen af kap. VII, ikke omhandlet i nærværende rapport.

Deposition.

En konsul er forpligtet til at modtage til opbevaring sjømænd tilkommende hyre, som er bleven indbetalt til ham, beløb deponerede til dækkelse af udgifter for sjømænd efterladte i en havn, videre hyre, pengebeløb eller effekter efter afdøde sjømænd, samt ligeledes penge eller effekter tilhørende britisk undersaats dødsbo under konsulens administration. For de saaledes modtagne gjenstande overtager den britiske stat ansvar. Hvis en konsul modtager noget til opbevaring i andre tilfælde end de nævnte, (hvad han kun skal gjøre i paatrængende tilfælde), overtager hverken han eller staten nogen ansvarlighed for de deponerede penge, værdisager eller andre eiendele.

Dødsboer.

Naar en britisk undersaat afgaar ved døden i udlandet, skal ialmindelighed administrationen af hans bo overlades til nærmeste slægtning eller til den person, som maatte være lovlig autoriseret dertil. Forholdet er forøvrigt underkastet lokale regler og traktatbestemmelser.

Konsulen som skifteforvalter.

Konsulen har at yde al den bistand, som staar i hans magt, til beskyttelse af de efterladte eiendele, samt at sætte sig i forbindelse med de

afdødes slægtninge og saavidt mulig følge deres instruktioner. Efter at have bragt paa det rene, hvem der er rette arving, og at have erholdt fyldestgjørende legitimationer i saa henseende, har han at oversende til vedkommende de efterladte gjenstande eller det beløb, hvortil de ved salg er udbragte. Indsendelse af eiendelene til udenrigsdepartementet finder kun sted under exceptionelle omstændigheder.

Afdødes slægtninge ukjendte.

I tilfælde, hvor konsulen ingen kundskab har om den afdødes slægtninge, skal han overtage og bestyre de efterladte formuesgjenstande og som regel sælge de salgbare ting og indsende beløbet til udenrigsdepartementet.

Konsulen overtager altsaa i tilfælde af en britisk undersaats død i udlandet i en vis udstrækning en skifteforvalters rolle.

Kvartalsrapport om dødsboer.

Ifølge cirkulære af 31te januar 1895 har en konsul sammen med kvartalsopgjøret at indsende opgave over alle midler i hans besiddelse, tilhørende dødsboer under hans administration. Enhver sum, som har henstaaet et aar uden at være bleven gjort fordring paa, skal indsendes til vedkommende myndighed i hjemlandet.

IX. Konsulers udførelse af notariale og dermed beslægtede forretninger.

Notariale forretninger.

Alle britiske konsulattjenestemænd er, uden hensyn til om de har fast eller midlertidig ansættelse, berettigede til at modtage edelige forklaringer og erklæringer af enhver art og tillige til at udføre alle forretninger, som en notarius publicus har myndighed til at foretage inden det forenede kongeriges grænser. (52 Vict., c. 10, 54 & 55 Vict., c. 50). De er paa den anden side, ligesom notarii publici, forbudte at yde sin bistand til istandbringelse af dokumenter, for hvilke der dem bevidst ligger vold eller svig til grund.

Det er forøvrigt at bemerke, at de britiske konsulers myndighed til at foretage notarialforretninger ikke er indskrænket af vedkommende personers nationalitet, idet ed kan modtages og forretninger udføres efter anmodning fra andre personer end britiske undersaatter. Hertil er en konsulattjenestemand imidlertid ikke forpligtet, og han skal ogsaa for at undgaa vanskeligheder i almindelighed afholde sig fra at udføre andre forretninger end saadanne, der angaar britiske undersaatter. Han skal derhos ikke foretage notariale handlinger, som maatte indeholde nogen krænkelse af lovene paa det sted, hvor han er ansat.

Konsulers afslutning af ægteskaber.

Ifølge „The Foreign Marriage Act“ af 1892 (55 & 56 Vict., c. 23) og „The Foreign Marriages Order in Council“ af samme aar kan ægteskaber sluttes paa britiske konsulater af de konsulattjenestemænd, som dertil har

*

modtaget speciel skriftlig fuldmagt fra udenrigsdepartementet, i tilfælde, hvor i det mindste en af parterne er britisk undersaat. Den, der fungerer for en funktionær med fuldmagt til at slutte ægteskaber, har den samme ret som denne. Af „The Foreign Office List" fremgaar, at saadan fuldmagt er tildelt alle generalkonsuler og konsuler paa meget faa undtagelser nær, samt i ikke liden udstrækning vicekonsuler. Konsulatfunktionærer i Tyskland tildeles dog overhovedet ikke saadan myndighed.

Ægteskabers afslutning paa legationerne.

Ægteskaber kan ogsaa sluttes paa de britiske legationer, og for disse udfordres ingen særegen fuldmagt hertil. Handlingen skal dog i almindelighed, og hvis vedkommende diplomatiske repræsentants specielle tilladelse til dens udførelse paa legationen ikke er erholdt, foretages af konsulen.

Ægteskab mellem britisk undersaat og en fremmed.

I tilfælde, hvor den ene af parterne er undersaat af det land, i hvilket konsulen er ansat, skal konsulen ikke slutte ægteskabet, medmindre det er bragt paa det rene, at ægteskabet ikke med tilstrækkelig lethed kan sluttes overensstemmende med stedets lov. Han skal derhos forsikre sig om, at ægteskabet, om det indgaaes for ham, vil blive gyldigt i vedkommende udlændings hjemland, og i det hele taget paa enhver maade søge at undgaa at medvirke til istandbringelse af et ægteskab, ved hvilket der hefter nogensomhelst mangel.

Registrering.

Af stor vigtighed er ægteskabernes registrering, hvilken ved konsulaterne foretages i to protokoller, og saaledes, at det i hvert enkelt tilfælde protokollerede i begge bøger underskrives af den forrettende funktionær samt af dem, mellem hvem ægteskab er sluttet, og af to vidner. Den ene protokol opbevares paa konsulatet, den anden indsendes i sin tid til the Registrar-General.

Lex-loci-ægteskaber.

Ogsaa lex-loci-ægteskaber kan, saafremt mindst en af parterne er britisk undersaat, erholdes registrerede paa konsulaterne, dog kun under den betingelse, at vedkommende tjenestemand ved personligt nærvær har forsikret sig om, at ægteskabet virkelig er bleven afsluttet. (Jfr. cirkulære af 20de januar 1893).

Ret til registrering tilkommer i almindelighed kun funktionærer, som har myndighed til at slutte ægteskaber. De i Tyskland ansatte konsulattjenestemænd, hvilke som foran nævnt, ikke meddeles fuldmagt til at afslutte ægteskaber, er imidlertid for en større del givet bemyndigelse til at registrere ægteskaber, der er sluttede efter de paa stedet gjældende regler.

Lex-loci-ægteskaber, sluttede i muhamedanske lande eller paa steder, hvor polygami findes, kan overhovedet ikke registreres af britiske konsuler. (Cirkulære af 4de november 1899).

Registrering af fødsler og dødsfald.

Konsulerne fører ogsaa registre over fødsler og dødsfald, forsaavidt angaar britiske undersaatter inden deres distrikt. Saafremt der er henløbet mere end 7 aar, siden dødsfaldet eller fødslen fandt sted, bliver registrering ikke at foretage uden efter samtykke af udenrigsdepartementet.

Udfærdigelse og visering af pas.

De britiske konsulattjenestemænd udfærdiger paa anmodning pas for personer, som fremlægger bevis for at være britiske undersaatter. De har ogsaa myndighed til at visere britiske undersaatters pas, hvor saadant efter lokale regler udfordres.

Nogen saadan matrikul som den, der ved vor konsulatforordnings § 61 er paabudt for norske og svenske konsulater til indførelse af paa stedet boende landsmænd, føres ikke ved britiske konsulater.

X. *Konsulers aarlige og leilighedsvise handels- og sjøfartsrapporter. Landbrugsrapporter.*

Aarlige handels- og sjøfartsrapporter.

En i vigtighed stadig voksende side af en konsulattjenestemands virksomhed er hans arbeide til fremme af hjemlandets handel og industri. De vigtigste herom for de britiske konsuler gjældende bestemmelser vil findes refererede i nærværende afsnit, medens der med hensyn til udviklingen af rapportvæsenet i løbet af de senere aar henvises til de til denne indberetning knyttede almindelige bemerkninger, side 495 ff.

Den britiske konsulatinstruktion paalægger (kap. 15 § 1) konsulerne til udenrigsdepartementet at indsende en aarlig rapport angaaende handel og sjøfart inden deres konsulatdistrikt, hvilken skal omfatte et kalenderaar og være udenrigsdepartementet ihænde inden udløbet af marts maaned i det følgende aar. Instruktionen henleder konsulernes specielle opmerksomhed paa, hvor stor vegt der ligger paa, at disse rapporter kommer ind i rette tid, og indskjærper, at deres indsendelse ikke bør opsættes i paavente af, at statistiske eller andre oplysninger, som maatte være ønskelige for rapportens udarbeidelse, ikke i øieblikket kan erholdes, idet saadanne kan medtages i en tillægsrapport.

Angaaende de aarlige indberetninger bestemmer den britiske konsulatinstruktion, at de skal indeholde 5 tydelig adskilte afsnit, hvis betegnelse og indhold fremgaar af følgende oversættelse af instruktionens bestemmelser herom:

„a. Handel og omsætning.

„Under dette afsnit skal meddeles oplysning angaaende den drevne „handelsvirksomhed, med angivelse af beløb og art, samt angaaende de „specielle omstændigheder, som maatte have foraarsaget fluktuationer eller „indvirket fordelagtig eller ufordelagtig paa britisk eller fremmed omsætning „inden konsulatdistriktet. Opmerksomheden skal henledes paa nye handels-

„grene, om de end tilsyneladende er smaa; et hvilketsomhelst middel, som „synes at kunne aabne adgang for udvikling af den britiske handel, skal „omhandles fuldstændig. Alle bestemmelser, der træffes i hensigt at befordre „handel, eller for at lette varers import eller export, hvad enten tillands eller „tilvands, skal gjøres til gjenstand for omtale. Stedets produktioner, og „hvorledes der bliver forholdt med disse, skal omhandles under iagttagelse af, „at der skjelnes mellem raamaterialier og forarbeidede gjenstande. Leiligheder, „som maatte byde sig for udvidelse af britisk handel, for dens fremgang „eller dens betydning sammenlignet med andre landes handel, saavel som „lokale vanskeligheder, som den maatte være underkastet, skal omtales. „Gjenstande, som er producerede eller forarbeidede i det forenede kongerige „eller i de britiske kolonier, og for hvilke et fordelagtigt marked maatte „byde sig inden konsulatdistriktet, skal specielt nævnes, ligesaa vel som saa- „danne, efter hvilke der er liden eller ingen efterspørgsel, eller som med „større lethed leveres af andre lande. Markedspriserne for stedets hoved- „sagelige handelsartikler skal indberettes. Exporthandelen til det forenede „kongerige og de britiske kolonier, industrielle institutioner, nye opfindelser „eller anvendelser, er hver især ting, hvorom anmerkning skal gjøres, naar „anledning byder sig".

Konsulernes særlige opmerksomhed rettes derefter paa de detaljerede instruktioner angaaende hermed beslægtede forholde, som fra tid til anden udgives af udenrigsdepartementet, og i særdeleshed til cirkulære af 31te juli 1886. Dette findes nærmere omtalt under slutningsafsnittet „Afsluttende bemerkninger", side 496 ff., medens cirkulærerne af 22de december 1885 og 25de juni 1895, der indeholder de vigtigste detaljbestemmelser i denne materie, i sin helhed i oversættelse er indtagne i et tillæg til nærværende kapitel.

„b. Skibsfart.

„Bemerkninger angaaende britiske og fremmede skibe samt om kystfart; „meddelser angaaende havnepladse og havnevæsen, som forandringer i afgifter, „skibsbygning, leilighed for returfragter, hjælpemidler for landing og ind- „skibning, gjennemsnitsfragter, fyre og fyrvæsen, samt andre detaljer ved- „rørende skibsfart i almindelighed, skal medtages i dette afsnit".

Der er desuden gjort opmerksom paa, at et kort sammendrag af de af de aarlige opgaver over britisk skibsfart fremgaaende resultater med fordel kan indtages paa dette sted.

„c. Befolkning og industri. Den almindelige sundheds- tilstand.

„Alle sager vedrørende miner og mineforetagender (herunder indbefattet „explosioner og andre mineulykker), fabriker, folkets arbeidsbeskjæftigelse, „resultater af folketællinger, lønningsvilkaar samt sundhedstilstanden skal „omhandles i dette afsnit."

„d. Offentlige arbeider.

„Fuldstændige oplysninger skal meddeles angaaende nye havnearbeider „eller forbedringer af permanent art i allerede existerende havnestæder eller

„havne, saavel som enkeltheder vedkommende nye jernbaner, veie, kanaler, „broer og telegraf, samt i almindelighed angaaende forbedringer med hensyn „til kommunikationsmidler."

„e. Almindelige bemerkninger.

„Under dette afsnit skal medtages oplysninger vedrørende industrielle „gjenstande, som en konsul ønsker at omtale, uden at det lader sig gjøre „at klassificere samme under nogen af de foran nævnte afdelinger".

Landbrugsrapport.

I en særskilt aarlig rapport skal de britiske konsuler omhandle de forholde inden deres distrikt, som kan have interesse for jordbrugere i deres hjemland.

I den første del af rapporten skal gives „en beskrivelse af aarets afkastning, baade med hensyn til art og mængde, og almindelige oplysninger af hvilkensomhelst art, som hermed staar i forbindelse, tilligemed saadanne nærmere meddelelser, som kan gives angaaende produktion af dyr eller fodervækster inden konsulatdistriktet".

Den anden afdeling skal omhandle indførsel og udførsel af kvæg og indeholde en sammenligning med foregaaende aar til paavisning af, hvorvidt opgang eller nedgang har fundet sted. Omtale skal ogsaa ske af alle kvægsygdomme, som maatte have vist sig, angaaende hvilke forøvrigt ogsaa indsendes rapport i hvert enkelt tilfælde ved sygdommens udbrud. Ved det foran nævnte cirkulære af 25de juni 1895 er det bleven overladt til konsulernes diskretionære skjøn, om de vil indgive speciel landbrugsrapport eller omhandle de herhenhørende gjenstande i den almindelige aarlige rapport.

Statistiske tabeller.

Den britiske konsulatinstruktion udtaler forøvrigt angaaende de nævnte rapporter, at de i almindelighed skal ledsages af statistiske tabeller, men bemerker derhos, at konsulerne maa være omhyggelige med ikke at lade disse blive for omfangsrige.

Politiske og personlige gjenstande holdes udenfor.

Videre udtales om rapporterne, at det maa vel erindres, at de er bestemte til offentliggjørelse, hvorfor de maa „være affattede saaledes, at de paa den bedste og bekvemmeste maade skaffer oplysninger til alle personer, som er interesserede i de forskjellige spørgsmaal, som rapporten omhandler. Som regel skal politiske gjenstande holdes strengt udenfor, og enhver nævnelse af personer paa en maade, som kan tænkes at ville vække anstød, skal omhyggelig undgaaes. Intet enkelt merkantilt hus eller firma skal nævnes paa en saadan maade, at der kan gives anledning til beskyldning mod konsulen for, at han har villet begunstige eller skade nogen".

Vicekonsulernes rapporter.

Vicekonsulerne har regelmæssig at meddele den dem overordnede konsul enhver oplysning af interesse, som de maatte være istand til at skaffe tilveie, vedkommende handel og sjøfart, og umiddelbart efter hvert aars udgang til den nævnte overordnede konsul at indsende en rapport saavidt muligt overensstemmende med de foran gjengivne regler. De fra de forskjellige vicekonsuler modtagne rapporter skal derefter granskes af konsulen, som har at udarbeide et uddrag af de i samme indeholdte statistiske tabeller til benyttelse i forbindelse med dem, der mere egentlig hører hjemme i hans egen rapport.

En konsul kan forøvrigt indsende til udenrigsdepartementet in originali enhver af en vicekousul afgiven rapport, naar den er dygtig affattet og af tilstrækkelig interesse til at begrunde en saadan forføining. Forøvrigt henstilles der i den britiske konsulatinstruktion, at en konsul ordner sig med sine vicekonsuler saaledes, at de sidstes rapporter kan blive indsendte til udenrigsdepartementet sammen med hans egen, hvorved det bliver muligt paa samme tid at offentliggjøre en fuldstændig indberetning vedkommende det hele distrikt.

Specielle rapporter.

Foruden de foran nævnte aarlige rapporter har en konsul at indsende indberetninger fra tid til anden angaaende gjenstande af kommerciel eller almindelig interesse, naar leilighed hertil maatte byde sig. Medens de aarlige konsulatrapporter offentliggjøres i den aarlige serie af „diplomatiske og konsulære rapporter", der udgives af udenrigsdepartementet og forelægges parlamentet i form af „blaabøger", indtages de leilighedsvise indberetninger, hvis de er af tilstrækkelig interesse, i en „blandet serie" af rapporterne, hvilken forøvrigt publiceres paa samme maade som den aarlige serie, eller de offentliggjøres i en af Board of Trade udgiven journal, som udkommer maanedlig.

Tillæg til kap. X.

1. Oversætelse af det britiske udenrigsdepartements cirkulære til konsulerne af 22de december 1885.

„Jeg har nylig gjort til gjenstand for min betænkning den form, hvori konsulerne til dette departement afgiver sine handelsrapporter. Min tanke er, nærmere angivet, at søge at reducere omfanget af disse rapporter ved at give regler for sammentrængning af stoffet og for begrænsning af det statistiske materiale, der er vedføiet dem, til tabeller, der er af virkelig værdi for kommercielle formaal.

Jeg anerkjender fuldt ud den omhu og dygtighed, hvormed disse rapporter i de fleste tilfælde er bleven udarbeidede, og jeg tror, at de fuldt ud kan taale sammenligning med fremmede landes konsulatrapporter.

I visse tilfælde er der imidlertid bleven indsendt tabeller og statistiske detaljer af liden interesse for dette riges handel. Det maa videre bemerkes, at disse tabeller betydelig forøger trykningsomkostningerne og bevirker forsinkelse i deres forelæggelse for parlamentet; og mange af de oplysninger, der gives

i dem, bringes til offentlig kundskab i anden form i de statistiske „blaabøger", der udgives af Board of Trade.

Efter omhyggelig drøftelse af sagen er jeg kommen til det resultat, at det for fremtiden er ønskeligt, at stof i tabelform saavidt muligt udelukkes fra konsulernes rapporter.

Den større del af det omtalte statistiske materiale, hvilket antages i den senere tid at have optaget næsten to trediedele af disse bind, indgaar under de to afsnit a) sjøfart og b) indberetning om export og import.

Med hensyn til sjøfartsindberetninger blev utrykkelige instruktioner meddelte konsulerne i § 6 af cirkulære af 25de januar 1879. Jeg maa udtrykke min beklagelse over, at disse anvisninger i mange tilfælde ikke er bleven fulgte, og at de udfyldte blanketter, som skulde oversendes med egen expedition til brug for Board of Trade, ofte ogsaa er bleven vedføiede konsulatrapporten. Det er derfor, for tilveiebringelse af ensartethed og for at undgaa gjentagelse af saadan overseen, bleven ønskeligt at istandbringe en blanket for den form, i hvilken saadant statistisk materiale vedrørende sjøfart, som antages at være af nytte i konsulatrapporter, bliver at angive. Denne vil findes som tillæg A til nærværende expedition, og jeg har at instruere Dem om i fremtiden at bruge denne form alene i Deres aarlige handelsrapport.

Export- og importstatistik meddeles ofte langt mere detaljmæssig, end det i virkeligheden er nødvendigt. Saadan statistik kan i fremtiden bekvemmest meddeles i den form, som angives i de to blanketter, som danner tillæg B og C til denne expedition. I den første af disse blanketter vil det alene blive nødvendigt at nævne de vigtigste ud- og indførselsartikler paa Deres plads eller i Deres konsulatdistrikt, idet de varer, der er af mindre betydning, udelades under detaljopregningen af ud- og indførselsartiklerne. Exporten og importen i det aar, for hvilket De rapporterer, bør sammenlignes med det foregaaende aars, forsaavidt angaar mængder og værdier. Værdier og mængder bør alene angives i sterling og britisk maal og vægt, idet det forholdstal, ifølge hvilket penge, maal og vegt i vedkommende land omgjøres, tydelig angives i en note. Den anden af disse blanketter, C, har til hensigt at angive de vigtigste lande, hvorfra indførselsartikler modtages, og hvortil udførselsartikler sendes, samt udstrækningen af handelen.

Med disse undtagelser bør meddelelser i tabelform, saavidt muligt, undgaaes, medmindre det er i hensigt at illustrere noget punkt af speciel interesse eller at henlede opmerksomheden paa faktiske omstændigheder, som det efter Deres mening er af vigtighed at fremstille i denne form.

Andre gjenstande, som maatte være omhandlede i Deres handelsrapport, som jordbrug, kvæg, befolkning, industri, sundhedstilstanden og offentlige arbeider, bør behandles hovedsagelig med hensyn paa kommerciel interesse. Britisk handel og de forholdsregler, som maatte foreslaaes for dens udvikling, bør være hovedgjenstanden for disse rapporter. Varers markedspriser, fragtsatser, assurance osv. bør som regel kun omtales i sin almindelighed, medmindre De har nogen speciel grund for nærmere omtale af samme. Nærmere detaljer angaaende nogen af disse gjenstande kan gives i Deres skrivelser tilhørende den kommercielle serie, naarsomhelst det maatte ansees hensigtsmæssigt at rapportere angaaende dem.

Under skrivningen af den aarlige rapport bør indholdet af hvert enkelt afsnit anmerkes i marginen, for at hver speciel gjenstand saa meget hurtigere kan findes og nyttiggjøres for fortegnelsen i dette kontor.

Blanket A er naturligvis kun anvendelig for sjøhavne. Konsuler paa

indenlands-pladse bør, hvis de dertil har anledning, fremstille den fremmede handel i deres distrikt ved tabeller, der saavidt muligt er opstillede overensstemmende med B og C. De bør ogsaa angive, saavidt dette kan ske, gjennem hvilken havn eller over hvilken grænse handelen er foregaaet.

Til slutning har jeg at instruere Dem om, at De bør indskrænke Deres rapport til gjenstande, der angaar den plads, hvor konsulatet findes, eller Deres konsulatdistrikt, hvis rapporten er den eneste for det distrikt. I nogle tilfælde har konsulerne i den senere tid omhandlet handel, jernbaner og andre gjenstande vedrørende hele det land, hvori de bor, eller ting angaaende andre konsulatdistrikter. Konsulatrapporter er ment at skulle være lokale rapporter; indberetninger for hele landet skal leveres af legationerne. Deres (ɔ: konsulens) rapport bør ikke overskride et maximum af 15 trykte sider, men den behøver ikke, undtagen i specielle tilfælde, at optage saa megen plads.

Vicekonsuler har for fremtiden at indsende sine rapporter til deres overordnede konsul, som har at gjennemlæse disse rapporter omhyggelig, og efter diskretionært skjøn enten lade dem i sin helhed medfølge deres egen rapport eller kun at indtage i denne uddrag af dem.

Den overordnede konsul bør forøvrigt omhyggelig paase, at de instruktioner, som indeholdes i nærværende skrivelse, nøiagtig overholdes i vicekonsulernes rapporter.

Tidligere instruktioner angaaende udarbeidelse af konsulernes kommercielle rapporter betragtes herved som sat ud af kraft, forsaavidt som de ikke er i overensstemmelse med nærværende skrivelse."

Blanket A.

Opgave over den samlede skibsfart i ..... i aaret (1885).

Indklareret.

Nationalitet*).	Seilskibe.		Dampskibe.		Tilsammen.	
	Antal fartøier.	Tons.	Antal-fartøier.	Tons.	Antal fartøier.	Tons.
Tilsammen						
Tilsammen det foregaaende aar						

*) Denne opgave skal meddeles i følgende orden:
Britisk.
Skibsfart for det lands vedkommende, i hvilket konsulen indehar sin plads.
Skibsfart for andre landes vedkommende, ordnet efter den gjennemsnitlige tonnage af ind- og udklarerede skibe, forsaavidt konsulen anser det af vigtighed at opstille landene særskilt.
Andre lande: Herunder opføres lande, for hvis vedkommende kun nogle faa skibe besøger den havn, hvor konsulen har sin plads.

Udklareret.

Samme opstilling som ovenfor.

Blanket B.

Opgave over de vigtigste exportartikler fra ..... i aaret .....

Artikler.*)	1885.		1884.	
	Mængde.	Værdi (i sterling).	Mængde.	Værdi (i sterling).
Tilsammen				

*) Kun de hovedsageligste handelsartikler skal her specificeres, resten samles under den almindelige betegnelse: „Andre artikler".

Samme opstilling for importartikler.

Blanket C.

Tabel udvisende totalværdien af alle artikler udførte fra og indførte til ..... fra og til fremmede lande i aaret .....

Land.*)	Export.		Import.	
	1885.	1884.	1885.	1884.
	£	£	£	£
Tilsammen				

*) Denne opgave skal meddeles efter de samme principer som opgaven efter blanket A.

2. Oversættelse af det britiske udenrigsdepartements cirkulære til konsulerne af 25de juni 1895.

„Et punkt, hvori en del af konsulattjenestemændene synes at være tilbøielige til at overse ordningerne i instruktionen af (22de december) 1885, er med hensyn til den længde, som deres rapporter undertiden har, og den store og unødvendige mængde af ufordøiet stof i tabelform, som ofte forefindes i dem. Nødvendigheden af at skille væsentlige gjenstande fra uvæsentlige og at udelade eller kun kortelig at omtale de sidstnævnte, bør omhyggelig erindres ved udarbeidelsen af en handelsrapport, og den udstrækning, i hvilken regelen er bleven fulgt, vil være af væsentlig betydning ved afgjørelsen af fordelene eller manglerne ved saadanne dokumenter. Konsulattjenestemænd er i mange tilfælde for tilbøielige til at ledsage disse rapporter med udførlige tabeller for indførsel og udførsel, hvis trykning medfører baade omkostninger og forsinkelse, og som for en stor del er af liden eller ingen interesse for den britiske handelsverden. Det er hensigtsmæssigt og nyttigt at referere samlet beløb og værdi af indførsel og udførsel paa hvert enkelt sted, men det er paa ingen maade nødvendigt at nævne hver enkelt af de forskjellige artikler, som tilsammen udgjør dette hele. Det er fuldt tilstrækkeligt at opregne hovedartiklerne, med specielt hensyn paa dem, som udføres fra eller indføres til Storbritannien, eller med hensyn til hvilke andre fremmede stater konkurrerer eller antages at konkurrere. — Videre er det af betydning, at saadanne data, naar der hertil er anledning, sammenstilles med de tilsvarende tal fra det foregaaende aar eller med gjennemsnittet for en række aar. Naar denne anvisning følges, vil der bevirkes en materiel reduktion i mængden af de tungt anvendelige tabellariske opgaver, og der vil lægges stor vegt herpaa. Tabeller, som er omhyggelig udarbeidede efter disse regler, indeholder i sig selv mange og værdifulde oplysninger i en bekvem og forstaaelig form, og skjønt det kan være rigtigt at henlede opmerksomheden paa tydelige forandringer i mængden af udførsel og indførsel af en speciel handelsvare, og paa de omstændigheder, som har bevirket dem, er det dog ikke nødvendigt, som det undertiden sees gjort, at tage post efter post og gjentage i ord, hvad der vil være til overflod indlysende for enhver, som gjør sig den uleilighed at studere tabellerne.

Det er endvidere almindeligt forekommende hos enkelte, at de med unødvendig udførlighed dvæler ved gjenstande af udelukkende lokal interesse. Spørgsmaal af denne art bør — hvis det overhovedet antages nødvendigt at nævne dem — omtales saa kort som muligt. Denne bemerkning gjælder især deleshed lokale offentlige arbeider, hvilke kun er af vigtighed, naar britisk kapital er interesseret i dem, eller naar de kan betragtes som instruktive, seet fra en ingeniørs standpunkt, eller naar de — som f. ex. er tilfældet ved havnearbeider — er af betydning for britisk handel eller sjøfart. Oversendelse af udførlige karter eller planer bør ogsaa saavidt muligt undgaaes, idet omkostningerne ved deres reproduktion ofte er større end deres værdi som kundskabskilde for det britiske folk. Naar en tegning efter vedkommendes mening er af væsentlig betydning til illustration af noget, som omhandles, bør den saavidt muligt indskrænkes til et simpelt rids i en maalestok passende for et bilag til et lidet dokument.

De i marginen tilføiede angivelser af de forskjellige afsnits indhold gjøres i mange tilfælde for lange, saa at de undertiden endog næsten gjentager den trykte tekst, og det bliver saaledes ofte en faktisk umulighed at anbringe

dem ved de afsnit, hvortil de hører. De bør, saavidt muligt, begrænses til et ord eller ialfald til nogle faa ord.

Efter udfærdigelsen af instruktioner om indgivelse af specielle landbrugsrapporter har erfaring vist, at der ofte ikke er tilstrækkeligt materiale forhaanden til at retfærdiggjøre offentliggjørelse af saadanne rapporter som særskilte dokumenter. Dette er et spørgsmaal, som det i almindelighed vil overlades konsulen at afgjøre under hensyn til de lokale forholde paa vedkommende sted. Som regel kan den større del af konsulerne med fordel, og for at formindske antallet af tryksager, behandle landbrugsspørgsmaalet i deres aarlige rapporter paa samme maade som andre gjenstande af økonomisk interesse. Det saaledes foreslaaede arrangement tilsigter imidlertid ikke nogen forandring i de til visse pladse under 30te juli 1889 sendte instruktioner angaaende udsigterne for aarets høst. Disse er forlangte af the Board of Agriculture og sendes umiddelbart efter deres modtagelse her i manuskript til det nævnte embedsverk.

Der findes ingen grund til at foretage nogen forandring i de anskuelser, som er udtalt i cirkulæret af 1885, at en rapport ikke bør optage mere end 15 trykte sider, medmindre der er specielle omstændigheder tilstede. Denne grænse er i mange tilfælde bleven langt overskredet uden nogen tilsvarende fordel. I tilfælde, hvori rapporter fra underordnede vicekonsuler er medtagne, behøver denne grænse ikke strengt at overholdes; men i alle tilfælde bør der nøie iagttages en saa stor korthed, som er forenelig med fuldstændighed.

I nogle tilfælde er konsuler efterhaanden gaaet over til den praxis at sende sine egne rapporter til én tid og sine underordnede tjenestemænds til en anden. Antallet af trykte dokumenter bliver derved forøget, og det ønskede forhold, at alle oplysninger fra ét distrikt skal indeholdes i ét dokument, umuliggjøres. Det er i denne forbindelse tilstrækkeligt at bringe i erindring de i cirkulære af 12te marts 1890 indeholdte instruktioner og for de tjenestemænd, som det vedrører, at fremholde ønskeligheden af deres nøiagtige efterlevelse."

XI. Rapporter om forskjellige gjenstande: karantænebestemmelser, smitsomme menneske- og dyresygdomme, fremmede krigsskibe.

Ifølge konsulatinstruktionen har de britiske konsuler endvidere at indrapportere:

Kap. XIV, l. 1. Rapport om karantæne.

Paalæggelse eller ophævelse af karantæne inden konsulatdistriktet samt forandringer i karantænebestemmelser. Meddelelsen skal i almindelighed ske til vedkommende diplomatiske repræsentant, hvem det paaligger at rapportere sagen til udenrigsdepartementet. Ogsaa ældste officer ved nærmeste orlogsstation samt førere af britiske orlogsfartøier samt britiske militære og kolonial autoriteter, som heri maatte have interesse, skal holdes à jour med bestemmelser af den her nævnte art.

Kap. XIV, l. 2 og 3. Rapport om smitsomme og epidemiske sygdomme.

Udbrud af hvilkensomhelt smitsom og for mennesker farlig sygdom. Indberetning skal i tilfælde straks ske til udenrigsdepartementet og til den

øverstkommanderende sjøofficer ved den nærmeste station. Hvis sygdommen antager epidemisk form, skal udenrigsdepartementet gives meddelelse om dens løb og udbredelse. Til forebyggelse af kolera er specielt strenge regler fastsatte med hensyn til rapportering.

Kap. XIV, 4 og 6. Rapport angaaende kvægsygdomme.

Udbrud af mund- og klovesyge. Ved hver maaneds udgang skal der indsendes en rapport angaaende sundhedstilstanden inden distriktets besætninger, hvorhos der skal sendes øieblikkelig meddelelse, saafremt udbrud af den ovennævnte sygdom finder sted.

Kap. XXV. Rapport om fremmede krigskibe.

Ankomst af et fremmed orlogsskib til en havn inden distriktet samt forskjelligt vedrørende fremmede krigsflaader, og specielt angaaende fiendtlige skibe.

Krænkelser af love eller traktater angaaende undertrykkelse af slavehandel i de lande, hvor slaveri endnu existerer. Rapport herom afgives til udenrigsdepartementet og vedkommende diplomatiske repræsentant samt eventuelt til nærmeste krigsskib.

Afsluttende bemerkninger.

Der findes fra de senere aar en ganske omfangsrig fremmed litteratur angaaende konsulatvæsen og konsuler. I de herom handlende verker søges gjerne først ad historisk vei bestemt konsulernes stilling; saaledes som denne er bleven som en følge af sedvanemæssig udvikling eller ved overenskomster og traktater. Det er forholdet til det land, i hvilket vedkommende konsul er ansat, som specielt gjøres til gjenstand for undersøgelse, idet de midler, der staar til en konsuls disposition til varetagelse af sit hjemlands og sine landsmænds interesse, væsentlig er afhængige heraf. Derefter følger drøftelse af det vigtige spørgsmaal om, hvilke personlige egenskaber og hvilke kundskaber en konsul bør være i besiddelse af, eller i det hele taget hvorledes den dygtigst mulige konsul skal kunne skaffes tilveie. Specielt dette sidste spørgsmaal synes at vække stadig større interesse, og alt, som staar i forbindelse med theoretisk prøve og praktisk uddannelse for kandidater til konsulattjenesten, gjøres til gjenstand for indgaaende undersøgelse.

Fremfor nogen anden er det tyskerne, som med iver har taget fat paa denne sag. De har leveret mange bidrag til spørgsmaalets løsning, og deres indlæg i sagen udmerker sig ved stor grundighed. Hvert eneste punkt belyses med den for tysk videnskab karakteristiske, i de yderste detaljer gaaende nøiagtighed, og der lægges ikke mindre vægt paa at begrunde, hvorfor noget skal gjøres, end paa at vise, hvad der bør gjøres. Tyskerne beskriver da ogsaa paa den mest minutiøse maade den form, hvori den ideale konsulatmand skal støbes.

Den maade, hvorpaa konsulatmaterien behandles i den tyske litteratur, kan ikke undlade paa os at gjøre et i forhold til den materie, der behandles, for theoretisk indtryk. Det maa imidlertid paa den anden side erkjendes,

at Tyskland har en konsulatstand, der i dygtighed maaske overgaar ethvert andet lands, og som ihvertfald ikke overtræffes af nogen anden konsulatetat. Dette er dog vistnok snarere at henføre til de den tyske nation medfødte praktiske egenskaber end til den tyske videnskabs theoretiske begrundelser. Det er forøvrigt klart nok, at den solide theoretiske uddannelse, som en tysk konsulatmand maa underkaste sig, ikke alene i sprog, men ogsaa i fag af statsøkonomisk, folkeretslig, politisk og kommerciel art, saavel som i visse andre fag, i væsentlig grad bidrager til at befæste hans dygtighed.

Findes der tilstrækkeligt materiale til studiet af de fleste europæiske landes konsulatvæsen indtil den sidste tid, existerer der paa den anden side overhovedet ingen moderne britisk litteratur angaaende dette riges konsulatvæsen. De eneste existerende bøger angaaende denne materie er — bortseet fra et par haandbøger for konsuler, væsentlig indeholdende formularer — fra firtiaarene, og man er derfor ved affattelse af en redegjørelse som nærværende, hvis øiemed er at skildre aktuelle forhold, henvist til at studere vedkommende love, den almindelige konsulatinstruktion samt specielle instruktioner og cirkulærer vedkommende den konsulære tjeneste. Studiet af engelske love byder forøvrigt paa særlige vanskeligheder paa grund af det engelske lovsprogs eiendommelighed. Naar derhos erindres, at organisationen af en stor del af de britiske offentlige institutioner ikke hviler paa skrevne love eller bestemmelser, men kun paa sedvaneret, og der hensees til, at kun personer med speciel adkomst (for udlændinge vil vistnok diplomatisk karakter være en absolut betingelse) gives adgang til personlig konferance med det britiske udenrigsdepartements højerestaaende funktionærer, vil det forstaaes, at der er særlige vanskeligheder tilstede ved at udarbeide en fuldt udtømmende redegjørelse angaaende det britiske konsulatvæsen.

Som foran nævnt har konsulernes forhold til handelsflaaden ikke kunnet omhandles i nærværende rapport, da nogen instruktion herom, sluttende sig til den nye Merchant Shipping Act af 1894, endnu ikke er udgivet af Board of Trade.

Af kapitel II foran (side 470) fremgaar, at der for indtrædelse i den britiske konsulattjeneste kræves aflæggelse af en prøve, men denne omfatter foruden sprog alene kundskab i de i britisk lov indeholdte bestemmelser af kommerciel art, nemlig i korthed angaaende sjøfart, handelspapirer, fragtkontrakter, assurance og bodmeri. Undersøger man de til de britiske konsuler udfærdigede almindelige eller specielle instruktioner, vil man straks blive opmerksom paa deres usedvanlige korthed og deres greie og distinkte form. Man vil i en vis udstrækning finde instruktionerne ledsagede af en begrundelse, men denne er altid kort, og den angiver de praktiske omstændigheder, der har fremkaldt de specielle instruktioner. Noget træk, der minder om den tyske konsulatlitteraturs doktrinære ræsonnementer, vil man forgjæves søge.

Det er en bekjendt sag, at den kommercielle side af en konsuls virksomhed i den senere tid er traadt mere og mere i forgrunden, og de fra de forskjellige landes centraladministrationer udgaaende instruktioner til deres konsuler har altid sterkere udpeget den disse paaliggende opgave at arbeide for afsættelse af hjemlandets artikler paa de udenlandske markeder. Denne bevægelse, der uden tvil har sin grund i, at man mere og mere har faaet øinene op for, at en nations vigtigste livsbetingelse er en solid økonomisk basis, har forøvrigt ogsaa givet sig udtryk paa forskjellige andre maader som ved oprettelse af handelskamre, exportkontorer o. l., samt ved udsendelse

af kommercielle stipendiater til steder, hvor der antages at være specielt gode chancer for hjemlandets handel, enten ved forøget omsætning paa allerede indarbeidede felter eller ved aabning af handel i nye brancher.

Sammenligner man paa grundlag af, hvad der fremgaar af de officielle statistiske opgaver, og af, hvad der paa anden maade, specielt gjennem dagspressen, kommer til almenhedens kundskab, Englands handel med de øvrige store staters, vil man straks blive opmerksom paa det forøvrigt paa forhaand vel kjendte faktum, at den første i enkelte vigtige henseender har tabt i relativ betydning, medens specielt Tyskland og de Forenede Stater vinder terræn. Skjønt det er hævet over tvil, at lande som de to sidstnævnte med sine udmerkede konsulatorganisationer i sine konsuler har en støtte af usedvanlig styrke, er det dog øiensynlig ikke rigtigt at sige, at trivselen af disse landes udenrigske handel væsentlig skyldes deres konsulers dygtighed, saaledes som man undertiden kan se antydet. Hovedgrundene herfor er udentvil at søge andetsteds.

Den væsentlige grund til, at f. ex. Tysklands handel trives bedre end Englands, er vistnok først og fremst at søge i nationernes indbyrdes ulighed i anlæg og karakter. Tyskeren er en født handelsmand; han har en næsten instinktsmæssig følelse af, hvorledes forbrugerne ønsker at have de forskjellige ting og indretter øieblikkelig sine varer derefter. Han studerer, hvormeget de vil give for disse, og leverer en gjenstand til den pris med et aabent øie for den kjendsgjerning, at en gangbar vare er vigtigere at skaffe end en holdbar. Han er flink til at anbefale sine varer og til at faa forretninger istand, og han skyr i saa henseende ingen opofrelser. Paa lignende maade forholder det sig med amerikaneren. Englænderen sætter sit arbeides soliditet mod tyskerens evne til at akkomodere sig, men han studerer ikke med tilstrækkelig omhyggelighed behovet for at indrette sig derefter, en kjendsgjerning, som tydelig nok fremgaar af de gang paa gang i britiske konsulers handelsrapporter rettede opfordringer til fabrikanter i hjemlandet om at levere sine varer i den form, hvori de af forbrugerne paa vedkommende sted ønskes, og f. ex. til salg paa kontinentet at bruge metrisk vegt- og maalsystem forsaavidt angaar fabrikata, der maales eller veies. Englænderen er i det hele taget som handelsmand ikke smidig nok, og han har en tilbøielighed til mere at betragte verden, som den — efter hans mening — burde være, end som den virkelig er, en egenskab, som vistnok hænger igjen fra den tid, da Englands overlegenhed paa verdensmarkedet var uomtvistelig, og nutidens skarpe konkurrance var ukjendt. At de to nationers chancer under disse omstændigheder ikke er lige, vil forstaaes.

Englændernes øine aabnes imidlertid mere og mere for den fra andre landes konkurrance truende fare, og advarende røster hæver sig i England stadig oftere og taler et alvorligt sprog. Det er ikke alene i aviserne, der raabes varsko, ogsaa offentlige mænd, ofte af fremragende dygtighed og af største indflydelse henvender sig i taler til handelskorporationer og forsamlinger af mænd i praktisk stilling og henleder deres opmerksomhed paa, at der er fare for haanden, og søger at paavise grunden til nedgangen i handelen paa enkelte felter og de midler, hvortil der maa gribes til farens afværgelse. Indsigtsfulde mænd tager ordet for, at ondets rod maa søges i den mangelfulde uddannelse, som meddeles i det forenede kongerige, og som, baseret paa gammeldagse principer, ikke forlener landets borgere med den fornødne styrke til at gaa seierrig ud af den store økonomiske kamp, som uden afbrydelse og med stadig stigende intensitet udkjæmpes mellem verdens nationer. Det er især mænd, tilhørende det politisk liberale parti, som har

fremholdt disse anskuelser, og reform i almenuddannelsen er allerede faktisk en post i det liberale partis program. Den, der med størst ihærdighed og styrke har fremholdt nødvendigheden af en saadan reform, er en af det liberale partis hovedmænd, lord Rosebery, som gang paa gang for forsamlinger af indflydelsesrige praktiske mænd har lagt sin autoritet i vegtskaalen til fordel herfor og forøvrigt, som flere andre, specielt henledet opmerksomheden paa nødvendigheden af en bedre kommerciel uddannelse. Først og fremst har han fremholdt større sprogkundskaber som en absolut nødvendig betingelse for at kunne bestaa i verdenskonkurrancen, en bemerkning, som uden tvil er særdeles vel paa sin plads i England, hvor fremmede sprog i det store og hele taget maaske er mindre kjendt end i noget andet land i Europa. Det er imidlertid ikke alene med hensyn hertil, der kræves reform; det er et i alle henseender, og specielt forsaavidt angaar det kommercielle, solidere theoretisk fundament, som søges tilveiebragt. I en tale, holdt i Mansion House, London, i marts maaned f. a., hvis væsentligste formaal var at henlede opmerksomheden paa og anbefale en for faa aar siden i London oprettet skole „The London School of Economics and Political Science" som specielt skikket til at meddele den manglende kommercielle uddannelse, resumerer Lord Rosebery sine bemerkninger i den sætning: „We must put our affairs on a business footing".

Ikke sjelden hører man under debatten om det her nævnte spørgsmaal fremholdt, at det første skridt til en reform maa bestaa i en indskrænkning i al den sport, som drives hele Britannien over, idet der derved gaar tabt tid, som man absolut behøver for forberedelsen til den internationale, økonomiske kamp.

Som et direkte udslag af den moderne bevægelse i retning af at fremkalde en solidere og fuldstændigere kommerciel uddannelse maa vistnok oprettelsen (i 1896) af den foran nævnte „London School of Economics and Political Science" betragtes. Denne, ved hvilken jeg har havt anledning til at passere tre kurser, ledes under Lord Rosebery's præsidentskab af den fremragende statsøkonom prof. dr. W. A. S. Hewins som direktør. Skolen henhører under The University of London og er nærmest at betragte som et fakultet for økonomiske og politiske fag under denne, men en af dens opgaver er ogsaa at meddele kommerciel uddannelse til brug for folk i praktisk bedrift, og de mænd, der staar i spidsen for skolen, yder den sikreste garanti for, at den undervisning, der meddeles, er af første sort og fuldstændig moderne. Skolen er nylig flyttet ind i en nyopført bygning, hvor den har faaet et rummeligt og fuldt tidsmæssig udstyret lokale.

Efter denne korte omtale af den moderne bevægelse i England for tilveiebringelse af en reform i den almindelige og specielt den kommercielle uddannelse som middel til befordring af nationens velstand, skal her kastes et blik paa, hvad det britiske udenrigsdepartement har foretaget for at imødekomme de moderne krav til konsulers (og legationers) arbeide i handelens interesse.

Selv om der ikke er opstaaet nogen litteratur omhandlende det britiske konsulatvæsen og specielt spørgsmaalet om, hvad der fra legationernes og konsulaternes side kan gjøres til understøttelse af handelen udenlands, har sagen dog allerede i mindst tyve aar været gjenstand for drøftelse efter initiativ af forretningsmænd og foreninger af saadanne, baade i dagspressen, i tidsskrifter, under kommercielle korporationers møder og i det britiske udenrigsdepartement.

Af et cirkulære til konsulerne, udfærdiget af dette sidste den 31te juli 1886, fremgaar, at spørgsmaalet allerede dengang i længere tid har været under betænkning i udenrigsdepartementet. Om vaaren samme aar modtog departementet en række forestillinger fra personer, der var interesserede i spørgsmaalet, og foretog derefter til oplysning af sagen en henvendelse til „The Association of Chambers of Commerce" og de ledende kammere, der stod udenfor denne sammenslutning. Derefter blev samtlige modtagne forestillinger og besvarelser tilstillet de vigtigere konsulater til udtalelse, og hele det saaledes tilveiebragte materiale blev saa trykt og sammen med en udarbeidet oversigt over de mange forskjellige omhandlede punkter samt med departementets bemerkninger til disse med det nævnte cirkulære af 31te juli 1886 oversendt til samtlige konsulater med opfordring til konsulerne om under udøvelsen af sin tjenestegjøring at følge de i departementets bemerkninger udtalte anskuelser om, hvad der antages at paaligge konsulerne i de enkelte specielt omhandlede henseender.

Det vilde føre for vidt her at omtale alle de 24 punkter, hvorunder stoffet er grupperet, samt at referere udenrigsdepartementets bemerkninger til hvert af disse, og man skal indskrænke sig til her kun at nævne det vigtigste.

Det oplyses, at der med Board of Trade er truffet overenskomst om, at der af dette skal udgives en maanedlig udkommende kommerciel avis indeholdende tarifforandringer, bevægelser paa fremmede markeder, fremmed handelslovgivning, bestemmelser om havnevæsen etc., hvorhos der i samme skal optages leilighedsvis fra konsulerne modtagne meddelelser af interesse for handelen, hvis aktuelle betydning gjør det ønskeligt, at de bringes til almindelig kundskab forinden udgivelsen af den aarlige handelsrapport. Denne Board of Trade's Journal udkommer fremdeles.

Til et forslag om, at der ved alle britiske konsulater skulde ansættes kontorister med kommercielle og tekniske kvalifikationer og kundskaber, svares, at et saadant arrangement vilde medføre meget betydelige forøgede udgifter, hvorhos der mindes om, at en konsuls pligter baade er mange og mangeartede, og at de kommercielle forretninger kun udgjør en del af deres arbeide.

Det oplyses, at handelsrapporter for fremtiden vil blive offentliggjorte særskilt, og at trykte exemplarer øieblikkelig vil blive tilstillet handelskamrene og de ledende aviser, videre, at mange af konsulerne er blevne instruerede om at sende hjem prøver af de vigtigste handelsartikler paa stedet.

Til et forslag om, at en speciel afdeling af udenrigsdepartementet skal paalægges hurtig indhentelse af vigtige oplysninger af kommerciel og industriel art samt deres offentliggjørelse og spredning (altsaa lignende funktioner som de, der tilligger vort nyoprettede oplysningskontor for næringsveiene), svarer udenrigsdepartementet, at disse forretninger i saa stor udstrækning som foreneligt med dette embedsverks opgave allerede udføres af dets kommercielle afdeling.

En henstillen om, at udenrigsdepartementets kommercielle afdeling skal assisteres af et kollegium af raadgivere, sammensat af personer valgte fra handelskamrene, og at der ogsaa skulde etableres samarbeide mellem den nævnte afdeling og lignende saadanne i departementerne for koloniale sager og for Indien, besvares derhen, at udenrigsdepartementets kommercielle afdeling allerede paa forhaand pleier at søge raad hos handelskamrene og andre korporationer af kommerciel art, og at det ikke anser oprettelsen af nogen ny offentlig institution som forslaaet heldig.

Videre foreslaaes der, at der skal etableres en nærmere personlig berøring mellem konsulerne og handelsmændene inden deres distrikt. Hertil bemerker udenrigsdepartementet, at forslaget er for vagt til at indtages i en speciel instruktion, men at departementet har al grund til at tro, at en saadan nærmere forbindelse med de britiske handelsmænd paa stedet er fuldt overensstemmende med konsulernes eget ønske, og at det stemmer med aanden i de af departementet givne instruktioner.

Endelig skal nævnes, at udenrigsdepartementet udtaler sin betænkelighed ved som foreslaaet til de vigtigste konsulater at knytte udstillingsrum for prøver af engelsk forarbeidede varer, dels paa grund af, at deres arbeide derved vil blive betydelig forøget, og dels fordi en befatning af denne art kunde bidrage til at nærme deres stilling til kommercielle agenter, en stilling, som, erklæres der, er uforenelig med deres offentlige pligter. I denne forbindelse er ogsaa handelsmuseer nævnt, hvilke inden det britiske riges grænser skulde indeholde varer af udenlandsk fabrikat og i udlandet af britisk forarbeidelse.

Cirkulæret af 1886 er bleven efterfulgt af et stort antal specielle instruktioner, der indskjærper eller nærmere udvikler enkelte punkter af særlig interesse.

Som det fremgaar af foranstaaende korte oversigt over de vigtigste sager, der er behandlede i det nævnte cirkulære af 1886, var allerede dengang de væsentligste af de spørgsmaal, der endnu beskjæftiger administrationer og forfattere, under det britiske udenrigsdepartements drøftelse.

Man skal efter denne oversigt over engelske forholde vende sig til konsulatforholdene mere i sin almindelighed og specielt omhandle enkelte ting, der staar i forbindelse med det norske konsulatvæsen.

Hvad man end mener om vanskeligheden ved at naa det maal at gjøre konsulatorganisationen til en af de hovedsagelige faktorer til ophjælp af et lands handel, saa er dog alene den omstændighed, at alle kulturlande uden undtagelse arbeider i denne retning, vistnok et usvigeligt tegn paa, at man er enig om, at man kan drage sig langt mere nytte af konsulerne i handelens interesse, end tilfældet har været og fremdeles for en stor del er. Dette gjælder maaske ikke mindst Norge, hvor forretningsmænd ikke synes at tillægge konsulerne synderlig betydning for handelens fremme, at dømme efter udtalelser, som ved forskjellige anledninger høres fra enkeltmænd og korporationer, som staar det praktiske liv nær. Et specielt sterkt udtryk faar denne mening i en som offentligt dokument trykt udtalelse fra en af vore handelsforeninger, dateret 11te oktober 1900, fremkommen i anledning af spørgsmaalet om besættelse af konsulatet i Bilbao (indtaget under bilag 7 til St. prp. nr. 1, hovedpost XI. „Om diplomatiske og konsulatafgifter"). I denne forekommer følgende passus: „Saadan som konsulaterne nu er ordnet, og den opgave vore konsuler har eller tror at have, er det vor mening, at disse har liden eller ingen betydning for vor export, og kan derfor ikke være enig med den af indredepartementet 1891 nedsatte konsulatkomite, at Norges betydelige fiskeexport til det nordlige Spanien ofte har ladet vore exportører føle savnet af et lønnet konsulat." En saa ligefrem udtalelse ser man vistnok sjelden nedskrevet eller paa tryk, men mundtlige bemerkninger i denne retning er ikke usedvanlige at høre fra forretningsmænd, og lovtaler over, hvad vore konsuler har udrettet til vor handels ophjælp, er usedvanlige at høre. Hvor berettiget den opfatning er, der saaledes giver sig udtryk, turde være gjenstand for meningsforskjel, men man

*

siger neppe formeget, naar man udtaler, at de bærer utvetydigt vidnesbyrd om, at man, tiltrods for det store arbeide fremad, der er paagaaet specielt i de aller sidste aar, endnu har langt igjen til det maal at gjøre konsulerne til en af de store støtter for vor udenrigshandel.

Som en engelsk parallel til den ovenciterede erklæring kan nævnes en udtalelse paa et møde i marts maaned f. a. af en af medlemmerne af „The Association of Chambers of Commerce" under behandlingen af en forestilling indkommen fra det britiske handelskammer i Paris til fordel for oprettelse af konsulater i enkelte for den britiske uld-, bomuld- samt jern- og staalindustri vigtige franske byer. Vedkommende talers bemerkning lød efter den trykte aarsberetning, i oversættelse, saaledes:

„Han antog, at konsulatrapporterne ikke vilde være værd det papir, hvorpaa de var skrevne, fordi fabrikanterne i England som regel kjendte de forhold, der stod i forbindelse med deres respektive virksomheder over den hele verden. For at kunne levere rapporter af nogen værdi, maatte de britiske konsuler lære noget angaaende fabrikation og være sagkyndige med hensyn til det, der var gjenstand for deres rapporter."

Mange udtalelser af misfornøielse med den hjælp, der ydes fra konsulernes side, er imidlertid begrundet i, at man ikke har aabent øie for den naturlige begrænsning for en konsuls virksomhed, der ligger i selve hans stilling. Specielt den diplomatlignende karakter, hvoraf de er i besiddelse paa grund af deres opgave, at varetage landsmænds tarv i forhold til vedkommende fremmede lands autoriteter og undersaatter — sager, der, om en tilfredsstillende ordning ikke af konsulen kan hidføres, maa behandles ad diplomatisk vei — gjør det nødvendigt, at de ikke paalægges forretninger, hvorved den til deres nævnte hverv fornødne autoritet paa nogen maade rokkes. Deres arbeide til handelens ophjælp kan som en følge heraf ikke udstrækkes til udførelse af sager, som rettelig tilkommer en sælgers agent eller handelsreisende, som forretningers afslutning eller varers anbefaling i andet end rent almindelige udtryk. En konsul, der udførte en handelsagents forretninger, vilde af de forretningsmænd, med hvem han kom i forbindelse, blive behandlet som en handelsagent, hvilket igjen vilde bevirke, at han inden kortere eller længere tid vilde tabe den nødvendige autoritet og tillid paa pladsen i det hele taget. — En saadan virksomhed vilde heller ikke være overensstemmende med den upartiske stilling, hvori det er nødvendigt, at en konsul staar, i forhold til de forskjellige leverandører af samme art varer i hjemlandet, idet den ene af disse, hvor det gjælder varers afsætning, med fuld grund kan gjøre gjældende, at han ikke skulde sættes tilside for sin konkurrent. Man maa ogsaa erindre, hvad der i det britiske udenrigsdepartements foran nævnte cirkulære af 1886 er udtrykt saaledes: at en konsuls pligter er mange og mangeartede, og at de kommercielle forretninger kun udgjør en del af deres arbeide.

Selv om en konsul saaledes ikke antages at kunne optræde som en direkte mellemmand mellem sælger og kjøber, er der dog et vidt felt aabent for hans virksomhed i handelens interesse. Han vil have at besvare spørgsmaal fra handelsmænd hjemme angaaende alle forholde, som er af interesse for afsætning af deres varer paa vedkommende plads, f. ex. om der overhovedet findes forbrugere af varen paa stedet, eller om der antages at være chancer for at faa den introduceret, navne paa firmaer, som formodes at ville være kjøbere, og om muligt nærmere meddelelser af interesse om disse, afskibningsforholde, meddelelser om, hvorledes varen af forbrugere paa stedet ønskes emballeret, hvor stor mængde (med hensyn til maal eller vegt) der med størst udsigt til salg

bør indesluttes i én pakning, i det hele taget alle oplysninger, som kan sætte fabrikanten eller sælgeren istand til at træffe forbrugerens behov eller smag.

Foruden at besvare direkte fremsatte forespørgsler og foretage de derfor nødvendige undersøgelser, vil en konsul derhos af eget initiativ have at følge alle forholde paa pladsen af betydning for afsætning af hjemlandets artikler og derom at indgive rapport til centraladministrationen til kundgjørelse for interesserede paa en for øiemedet bekvem maade.

Til udførelse af denne i hoveddrag her angivne virksomhed paa en fuldt tilfredsstillende maade kræves der af en konsul, foruden almindelig skikkethed for stillingen, et indgaaende kjendskab saavel til hjemlandets produktion som i ikke mindre grad til forholdene paa det sted, hvor han er ansat. Af vigtighed herfor er det naturligvis at kjende handelsstatistiken, forsaavidt angaar saavel hjemlandets exportforhold som det fremmede lands importforhold. Selv den mest fuldkomne kundskab i saa henseende fylder dog ikke de fordringer, der stilles med hensyn til, hvad en konsul bør vide. I alt, som angaar handel, er det det aktuelle, som er af interesse og afgjørende, og det er derfor fremfor alt nødvendigt, at en konsul kjender de seneste handelsefterretninger, og hvad der er dagens behov og dagens forhold. Kundskab herom erhverver han for en del ved at læse handelsblade, som udkommer i hjemlandet, og paa den plads, hvor han indehar sin stilling.

Ved siden heraf bør en konsul søge at erhverve sig kundskab til handelsforholdene paa pladsen gjennem derboende forretningsmænd. Det vil vistnok falde forholdsvis let at komme i forbindelse med landsmænd, der maatte drive forretningsvirksomhed paa pladsen, men det vil paa den anden side paa mange steder erfares, at der er betydelige vanskeligheder forbundne med at knytte forbindelser, hvorigjennem paalidelige oplysninger af interesse for hjemlandets handel med stadighed vil kunne erhverves, med øvrige forretningsmænd paa stedet. Til en vis grad vil der dog altid kunne erhverves saadanne forbindelser, enten direkte eller indirekte, og disses store betydning er aldeles indlysende.

Indhentelse af kommercielle oplysninger vil paa steder, med hvilke hjemlandet har udstrakte handelsforbindelser, eller med hvilke saadanne antages at kunne knyttes, lægge beslag paa en stor del af et konsulatkontors arbeide, idet forespørgslerne her vil være mange, saa at undersøgelser i stor udstrækning vil foranlediges, og specielt vil der udkræves betydelig virksomhed af vedkommende konsul personlig, da det ofte vil være nødvendigt, at denne selv begiver sig til vedkommende forretningsmand eller ikke sjelden til flere saadanne. Og indgivelse af rapport om sagen eller afsendelse af svar til vedkommende forespørger tager ogsaa sin tid.

Af interesse bliver det derfor at undersøge, hvorledes den størst mulige tid kan indvindes til effektiv anvendelse til befordring af hjemlandets handel. Det første, hvorpaa tanken vil falde, er vistnok det store og brydsomme arbeide, der er forbundet med istandbringelsen af skibslisterne, i hvilke opføres ethvert norsk fartøi, som anløber vedkommende havn, og ligesaa mange gange, som anløb finder sted. Hver gang skal i listerne anføres skibets art, navn, hjemsted, førerens navn, besætningens størrelse, ankomsttid, hvorvidt fartøiet kommer fra Norge eller Sverige eller fra andre lande, om det har last inde

eller gaar i ballast, videre skibets størrelse i tons, bruttofragtens størrelse samt ladningens hovedsagelige indhold og specielle anmerkninger, hvortil der maatte være foranledning. Udarbeidelsen af disse lister samt det øvrige i forbindelse med konsulatafgifternes indkrævelse staaende listearbeide optager ved et saa stort konsulat som Londons, mere end én mands arbeidskraft aaret rundt. Dette synes at være alt for megen tid anvendt paa et arbeide, der ved en heldigere ordning ligesaa godt og meget billigere maatte kunne udføres hjemme. Det kan vistnok ogsaa ansees tvivlsomt, om dette arbeide, udført saa detaljmæssigt, som det for tiden gjøres, virkelig er nødvendigt. Sikkert er det i hvert fald, at den væsentligste og brydsomste del deraf vil bortfalde, om den paatænkte reform, der bestaar i konsulatafgifternes ophævelse, indføres. Spørgsmaalet om, hvad der af financielle eller andre grunde er at anbefale i saa henseende, hører ikke under nærværende opgave, og det skal derfor ikke her omhandles, men det turde være et moment af væsentlig betydning til fordel for reformens indførelse, at en anseelig tid, som nu anvendes til udarbeidelse af udførlige lister, hvilke formentlig ansees som nødvendige bilag til regnskaberne, men som praktisk talt er uden værdi efter disses revision, i tilfælde kunde indvindes og bruges til arbeide, der uden tvil er af langt frugtbarere art.

Megen tid medgaar ved et konsulat ogsaa til udarbeidelse af statistiske oversigter og tabeller over gjenstande af forskjellig art, hvilke det er paabudt konsulerne at indsende til brug for forskjellige grene af administrationen. Statistiken tillægges i vor tid stor vegt, og dens betydning er indlysende. Naar det imidlertid gjælder spørgsmaalet om, hvorledes tid skal kunne indspares for konsulerne til udførelse af funktioner, som ikke alene er af mere direkte konsulær art, men som ogsaa er af særlig stor vigtighed, turde det, hvorpaa man først vilde kaste sit blik med tanke paa reduktion, være de mange statistiske arbeider. Statistiken yder ikke meget til afhjælpelse af øieblikkets behov, den er væsentlig af betydning for dem, der skal udarbeide oversigter, gjældende for kortere eller længere perioder, eller hvis arbeide paa anden maade mere eller mindre er af statistisk eller historisk art. For handelen er det, som foran nævnt, det aktuelle, som er det væsentlige, og spørges der, hvorvidt det er hensynet til forretningsmanden eller historikeren, der skal være afgjørende for konsulernes funktioner, vil svaret vistnok utvivlsomt blive, at det første maa have fortrinet.

Ikke lidet bryderi og ofte et betydeligt tidsspilde forvoldes konsulattjenestemændene ved eftersøgelse efter den bestemmelse, hvorefter i det enkelte tilfælde de mangeartede spørgsmaal, der forekommer ved et konsulat, bliver at afgjøre. Det er ikke alene den vidtløftige sjøfartslov, konsulatloven samt konsulatforordningen og konsulatinstruktionen, som skal anvendes, men tillige det betydelige antal departementscirkulærer, der aar om andet udfærdiges, angaaende forskjellige punkter vedrørende konsulatvæsen, sjøfart og handel, og videre adskillige andre bestemmelser, som lovene angaaende dampskibsmaskinister, udskrivning til sjøvæbningen o. m. a. — For at spare tid og arbeide, samt i enkelte tilfælde for at sætte konsulerne istand til overhovedet at finde de bestemmelser, der skal anvendes, vilde det være meget ønskeligt, at der udarbeidedes et u d f ø r l i g t register, omfattende baade de ovenfor specielt nævnte love og instruktioner etc. samt tillige i saa stor udstrækning som muligt ogsaa hvilkesomhelst andre bestemmelser, hvorfor en konsul kan antages at ville faa anvendelse under udøvelsen af sin embedsgjerning. Af et saadant register maatte der naturligvis i tilfælde med visse mellemrum, f. ex. hvert femte aar, udkomme ny, suppleret udgave.

Vore konsulers hovedrapport, den aarlige handelsindberetning, gjældende for det forløbne kalenderaar, skal som bekjendt ifølge konsulatinstruktionen være indsendt inden udgangen af februar eller undtagelsesvis marts maaned, og de indkomne indberetninger trykkes og udgives af indredepartementet i hefter, indeholdende et efter rapporternes størrelse varierende antal af disse, og udkommende efterhvert, som de kan bringes istand. Dette tager naturligen ofte en temmelig lang tid, da rapporterne trænger et nøiagtigt gjennemsyn, og i tilfælde, hvor de er skrevne i et fremmed sprog, maa oversættes. De kommer saaledes i almindelighed til almenhedens kundskab først flere maaneder, efterat de er afgivne, og det er indlysende, at de da omtrent udelukkende er af betydning for historien, hvis de overhovedet længer har nogen værdi, og i hvert fald er de af meget liden betydning for den aktuelle handel. „Konsulatberetningerne" er derfor ikke et verk, som man ofte vil støde paa inden handelsverdenen; det er ikke til dette, handelsmænd tyr for at faa de oplysninger, de tiltrænger for sine forretninger.*)

Adskillig mere nytte vilde handelsmænd selvfølgelig have af disse aarlige handelsrapporter, saafremt de blev udgivne, saa snart som paa nogen maade muligt efter deres indsendelse. For at dette kunde ske, vilde det først og fremst udkræves, at konsulatberetninger ikke offentliggjordes i hefter indeholdende flere rapporter, af hvilke altsaa den ene maa ligge og vente paa den anden, men særskilt for hvert konsulatdistrikt, saaledes som tilfældet er i England. Den britiske konsulatinstruktion paalægger, som det fremgaar af afsnittet foran angaaende handelsrapporter, konsulerne at arrangere sig saaledes med sine underordnede vicekonsuler, at disses rapporter vil være dem ihænde saa tidlig, at de kan indsende dem sammen med deres egen rapport, saafremt der overhovedet er grund til at indsende den originale vicekonsulsrapport istedetfor at indtage den uddragsvis i rapporten for konsulatdistriktet. Konsulerne er derhos specielt instruerede om ikke at opsætte afgivelsen af deres indberetning i paavente af udgivelse af statistiske eller andre meddelelser, hvilke i tilfælde passende kan indtages i en tillægsrapport. Paa denne maade lader det sig i almindelighed gjøre at faa udgivet i ét hefte, og uden at ophold sker, alt vedkommende et distrikt. Rapporterne trykkes som „blaabøger" (svarende til vore stortingsdokumenter), og de foreligger altid i trykken meget kort tid, efterat de er modtagne i udenrigsdepartementet. Som det sees af afsnittet foran om de britiske konsulers handelsrapporter, henvendte de britiske handelskamres forening sig i 1895 til udenrigsdepartementet med forestilling om, at konsulernes rapporter maatte omhandle visse specielt nævnte punkter, men dernæst ogsaa, at de maatte offentliggjøres saa snart som muligt og tilstilles handelskamrene uopholdelig, en henvendelse, hvortil der efter udenrigsdepartementets svar vilde blive taget ethvert hensyn. Af dette skridt fra handelskamrenes side fremgaar paa det aller tydeligste, hvilken vegt det fra de engelske forretningsmænds side tillægges, at kommercielle oplysninger kommer til deres kundskab saa tidlig som paa nogen maade muligt.

Der er imidlertid ved udgivelsen af de britiske konsulatindberetninger ogsaa andet, som kunde tjene til efterligning, nemlig den maade, hvorpaa man har lettet eftersøgelsen blandt det ofte ganske vidtløftige stof efter de oplysninger, som ønskes. Til dette øiemed er der paabudt de britiske konsuler

*) Det bemerkes, at konsulatberetningerne, efterat dette var nedskrevet, er begyndt at udgives med langt større hurtighed end tidligere.

ved udarbeidelsen af deres rapporter ved korte margenbemerkninger at angive hovedindholdet af hvert lidet afsnit, paa lignende maade, som der er gjort i den del af nærværende rapport, der omhandler den britiske konsulattjenestes ordning,*) og dette samme arrangement anvendes ogsaa ved rapporternes trykning. Herved bliver man sat istand til i et øieblik at faa en oversigt over, hvad rapporten indeholder. Til yderligere lettelse udarbeides der af vedkommende konsul for hver rapport, omfattende et konsulatdistrikt, et alfabetisk sagregister, der angiver de forskjellige varer m. v., der findes omhandlet i samme. Lignende arrangementer for de norske konsulatindberetninger antages at ville bibringe disse en for forretningsmænd langt større værdi, end de fortiden har, og en efterligning af det britiske system i saa henseende turde derfor være at anbefale. De registre af lignende art, der fra nogen tid tilbage nu udarbeides for hver aargang af vore konsulatberetninger, antages ikke at være tilstrækkelige for behovet, da de kommer for sent til at kunne være forretningsmænd til nogen nytte. Man vil vistnok ogsaa kunne gjøre regning paa, at vore handelsblade i større udstrækning, end nu er tilfældet, vilde referere og kommentere konsulatrapporterne, saafremt disse offentliggjordes inden saa kort tid, at de ved udgivelsen endnu besad aktuel interesse. At dette ikke sker fortiden, kan man ikke undres over.

Af ulige større betydning for hjemlandets handel end de aarlige handelsrapporter er imidlertid efter sin natur indberetninger, som afgives af en konsul, saasnart det kommer til hans kundskab, at der nogetsteds inden hans distrikt byder sig en chance, eller saasnart der indtræder andet af interesse for vore handelsmænd, — forudsat at saadanne meddelelser indgives øieblikkelig. En absolut betingelse for, at disse indberetninger skal have værdi, er naturligvis netop, at de afsendes uopholdelig, saa at de kan naa de interesserede i saa god tid, at disse kan sætte sig i forbindelse med vedkommende. Er tiden knap, maa der naturligvis anvendes telegraf, der er de aktuelle forretningers sedvanlige meddelelsesmiddel. Der er forøvrigt en stor mængde omstændigheder af forskjellig art, som det er af den største interesse for hjemlandets producenter og leverandører saavel som for skibsredere saaledes at erholde meddelelser om, og altid gjælder det, at en underretning, som kommer for sent, er jævngod med ingen. Afgivelsen af disse leilighedsvise rapporter synes at maatte være en af en konsuls hovedopgaver under hans arbeide i handelens interesse. Der bør derfor formentlig lægges specielt stor vægt paa udviklingen af de leilighedsvise rapporter, hvis afgivelse forøvrigt, foruden at lægge beslag paa megen tid, stiller store fordringer til en konsuls initiativ og kjendskab til handelsforholdene saavel paa stedet som i hjemlandet og kræver et vaagent øie og et godt omdømme.

Af lige stor betydning som spørgsmaalet om, hvilke en konsuls funktioner bør være, er det praktiske spørgsmaal, hvorledes man kan skaffe tilveie de for stillingen mest skikkede mænd.

Det er vistnok ikke gjenstand for synderlig meningsforskjel, at det er ønskeligt, at en konsul, foruden at være sprogkyndig, er i besiddelse af theoretiske

*) Dette arrangement har ikke kunnet befølges ved rapportens trykning.

kundskaber i fag som folkeret, statsøkonomi, handels- og sjøret, konsulatlovgivning og handelsfag, samt desuden forinden sin ansættelse har havt anledning til at erhverve sig praktisk indsigt i konsulatforretningers udførelse. Man ser derfor ogsaa, at der i lande, hvor der overhovedet er fastsat bestemte regler i saa henseende, i almindelighed forlanges baade en theoretisk og en praktisk foruddannelse for konsuler, og forskjellen er væsentlig kun at henføre til den ulige vegt, der lægges paa uddannelsens theoretiske eller praktiske side.

Hos os findes ikke bestemte regler for en konsuls foruddannelse, og specielt ingen examen, der maa være bestaaet af den, der skal gives adgang til etaten, og heller ikke kræves der, som i England, nogen prøvetid, i hvilken vedkommende kandidats skikkethed gjøres til gjenstand for undersøgelse; jfr. afsnittet foran kap. II, pag. 470. Paa grund af det forhold, at unge mænd ofte er blevne antagne som private sekretærer hos en eller anden af vore konsuler og paa den maade har erhvervet sig et kjendskab til konsulatsager, som naturlig maa kvalificere dem ved senere konkurrance om faste poster, har der ikke heller fra vedkommende administrationer i hjemlandene kunnet føres nogen almindelig og fuldt effektiv kontrol med, hvem der fik adgang til konsulatbanen — noget, der maa erkjendes at være en mangel. Da der imidlertid stadig har staaet til disposition et tilstrækkeligt antal juridiske kandidater, som har ønsket ansættelse som konsulatsekretærer, selv om der kun har været budt en meget ringe løn, eller undertiden enddog ingen, er de paa denne maade tilkomne aspiranter til etaten for den væsentligste del juridiske kandidater. Da de skildrede forholde vistnok i omtrent samme udstrækning er tilstede i Sverige som i Norge, er det en selvfølge, at tilgangen til den fælles konsulatetat for den væsentligste del udgjøres af mænd, der har aflagt juridisk embedsexamen. Ikke sjelden er der dog til konsulsposter seet udnævnt mænd uden saadan uddannelse.

I de fleste fremmede lande kræves der for udnævnelse i konsulatetaten som nævnt, at vedkommende har bestaaet en speciel konsulatexamen, omfattende sprog og de fag, i hvilke en konsulattjenestemand antages at burde have indsigt. Under de bestræbelser, der fortiden paagaar i retning af at gjøre vort konsulatvæsen saa effektivt og tidsmæssigt som muligt, frembyder sig naturlig til drøftelse spørgsmaalet, om en lignende ordning burde indføres hos os. Da en bedre uddannelse i almindelighed vil sikre en dygtigere konsulatmand, vilde det, om hensyn alene blev at tage hertil, være en ganske ligefrem slutning, at en konsulatexamen ogsaa burde indføres hos os. Der er imidlertid ogsaa andre hensyn, som herunder gjør sig gjældende.

Det er ovenfor nævnt, at der under den nu bestaaende ordning har været et tilstrækkeligt antal aspiranter til konsulattjenesten, og specielt af jurister, men det er vistnok meget tvilsomt, om det samme vilde blive tilfældet, hvis man stillede aflæggelse af en konsulatexamen som betingelse for indtrædelse i tjenesten. Forberedelsen til en saadan examen maatte vistnok være fleraarig og stille som betingelse, at kandidaten skulde have betydelige kundskaber i fransk, tysk og engelsk, eller ihvertfald i to af disse sprog, saa at et forudgaaende ophold i udlandet næsten maatte forudsættes. Prøven vilde sandsynligvis, paa lignende maade som i andre lande, for dem, der allerede tidligere havde aflagt en høiere examen, som embedsexamen eller afgangsexamen ved en teknisk høiskole, et handelsgymnasium eller lignende, indskrænkes noget med hensyn til fag, hvorved studietiden ogsaa vilde forkortes. Men det er neppe troligt, at mange med saadan tidligere examen, vilde have uleiligheden med at underkaste sig den specielle konsulatexamen, til hvilken forberedelsen

vel ialfald maatte vare mindst et aar. Det vil jo ogsaa altid vise sig, at søgningen til en examen, der kun kvalificerer til en bestemt art af poster af temmelig begrænset antal, ikke vil blive stor, for det første, fordi mange vil have betænkelighed ved saa lang tid i forveien at binde sig til en strengt begrænset løbebane, og dernæst ogsaa fordi udsigterne, efterat examen er passeret, under de forhaandenværende omstændigheder ikke er særlig lyse. Anderledes vil disse ting stille sig i mange af de fremmede lande, hvor konsulatetaten for en stor del rekruteres fra folk i en saadan økonomisk stilling, at konsulatposten ofte ikke bliver indehaverens egentlige, eller, ihvertfald ikke eneste, levebrød, men ofte vælges paa grund af den sociale position, hvormed den i de fleste lande forlener indehaveren.

Det siger sig selv, at paabydelse i Norge af en examen, som betingelse for indtrædelse paa konsulatbanen, vilde bevirke en betydelig indskrænkning i antallet af dem, der ønskede at gaa denne vei, idet mange vilde finde opofrelserne med hensyn til tid og penge for store, og det er vistnok sterkt at frygte, at reduktionen vilde blive saa stor, at der ikke længer vilde staa til disposition det for behovet nødvendige antal mænd. Det er ogsaa meget tvilsomt, om den stand, der har raabt paa reform, og hvis interesse man søger at imødekomme, handelsstanden, vilde føle sig synderlig betrygget ved en saadan foranstaltning, med andre ord om den vilde anse en konsulatexamen som det middel, der førte til maalet. Hvad handelsstanden kræver af konsulerne er nemlig ikke saa meget theoretiske kundskaber, — selv ikke om disse ogsaa omfatter handelsfag — men fremfor alt praktiske færdigheder og indsigter.

Mest passende for vore forholde er vistnok i det hele taget den ordning, der for tiden er gjældende med hensyn til besættelse af vore konsulsposter. Saalænge man har tilstrækkelig tilgang paa unge jurister for konsulatbanen, kan man vistnok gaa ud fra, at de tjenestemænd, der vælges blandt disse, vil være i besiddelse af de for tjenestens udførelse paa en fuldt tilfredsstillende maade fornødne theoretiske kundskaber, naar undtagelse gjøres for handelsfag. Med de stadig større fordringer til konsulernes virksomhed i handelens interesse bliver spørgsmaalet om at finde et middel til at bibringe dem et større kjendskab til handel, og hvad dermed staar i forbindelse, ogsaa mere og mere aktuelt. At sætte som betingelse for en mands indtrædelse i konsulattjenesten, at han skulde have gjennemgaaet en handelsskole eller et kursus ved en saadan, eller at han skulde have erhvervet praktisk kjendskab til handelen ved i en vis tid at have havt ansættelse i en handelsforretning, vilde neppe være mere tilraadeligt end at paabyde juridisk examen som betingelse. Den nødvendige handelskundskab antages derimod at kunne sikres for det første derved, at der ved konkurrance om antagelse mellem forøvrigt lige kvalificerede personer tillægges indsigt i handelsaffærer en særlig vegt, og derhos tillige ved, at en mand, der foruden at besidde kyndighed i handel ogsaa ansees at være særlig skikket for konsulattjenesten, under særlige omstændigheder antages f. ex. fremfor en juridisk kandidat.

Det maa imidlertid altid erindres, at en konsuls befatning med sager af kommerciel art kun er en del af hans forretninger, og at disse øvrige forretninger gjør, at der ved vedkommendes ansættelse ogsaa maa tages hensyn til, hvorvidt han er skikket til disses dygtige udførelse. Det er forøvrigt klart, at man kan finde mænd, der, uden at have aflagt nogen høiere examen, kan være lige dygtige konsulatmænd som nogen anden. Da aflæggelse af examen dog yder en vis garanti for dygtighed, er det dog paa den anden side naturligt, at man som regel vil kræve en høiere examen som betingelse for ansættelse

af en konsul, og det er ogsaa forklarligt, at valget i almindelighed har faldt paa juridiske kandidater, da den juridiske examen utvilsomt i høiere grad end nogen anden norsk examen meddeler vedkommende de almindelige og specielle kundskaber, for hvilke der i hans stilling bliver anvendelse.

Da det ved besættelsen af vore konsulatposter i høiere grad end ved udnævnelse til de aller fleste af vore embedsstillinger gjælder at faa den rette mand, kunde det ved første øiekast synes mest anbefalelsesværdigt ved besættelsen af disse poster ikke som sedvanligt at tage hensyn til anciennitet eller andre forhold, der i almindelighed tages i betragtning, men at udnævne den mand, som i det enkelte tilfælde overhovedet ansees mest skikket, endog om han maatte søges udenfor etaten. Det er imidlertid klart, at en saadan fremgangsmaade ikke kan befølges. Den vilde jo nemlig lede til, at en almindelig misfornøielse over, hvad man vilde anse som en forbigaaelse, vilde brede sig, og drevet til yderlighed vilde den medføre ophævelse af en konsulatetat i egentlig forstand, det vil sige en stand, hvis medlemmer er bundne sammen ved korpsaand og fælles interesser.

Sammenligner man det norske konsulatvæsen med det britiske, vil det langt mere være ligheden end uligheden mellem disse, der er paafaldende, noget som vistnok for en del vil være at tilskrive den i mange henseender existerende overensstemmelse i karakter og opfatning mellem det britiske og de nordiske folk, men som hovedsagelig vil være at henføre til den omstændighed, at saavel Englands som de forenede rigers konsulatvæsen er organiseret med en høit udviklet skibsfart for øie.

I det hele taget maa det vistnok siges, at det norske og svenske konsulatvæsen staar paa høide med det britiske, saaledes at de forenede riger har en relativt lige stor nytte af sine konsuler som det britiske rige af sine. Der maa imidlertid paa den anden side tages i betragtning, at antallet af de britiske konsuler saa langt overgaar vore, med andre ord, at det britiske rige er konsulært repræsenteret paa saa langt flere steder end vi, samt at praktisk talt næsten alle Englands konsuler er britiske undersaatter eller i alle fald taler det engelske sprog, et forhold, der naturligvis er af den største betydning. I én henseende er imidlertid den britiske anordning den norske overlegen, nemlig, som foran nævnt, forsaavidt angaar offentliggjørelsen af konsulernes aarsberetning umiddelbart efter deres modtagelse i udenrigsdepartementet.

Det britiske rige har forøvrigt i sine handelskamre en institution sigtende til fremme af dets handelsinteresser, hvortil vi i Norge ikke har noget tilsvarende. Samtlige disse, paa nogle ganske faa undtagelser nær, omfattes af en centralorganisation med sæde i London, „The Association of Chambers of Commerce". Under denne sorterer saaledes 92 handelskamre paa de vigtigste pladse inden Storbritannien og Irland, dernæst det britiske handelskammer i Paris og 8 kamre paa oversjøiske pladse. Den ledes af en bestyrelse, der for tiden udgjøres af omtrent 30 personer, og som vælges ved det ordinære aarsmøde, hvor der møder repræsentanter fra de forskjellige kamre, og hvor der voteres med et antal stemmer, der staar i forhold til det repræsenterede handelskammers medlemsantal. Associationens formaal er at understøtte handelskamrene under disses arbeide til fremme af den britiske handel med de sterkere midler, der naturlig staar til disposition for en organisation, frembragt ved sammenslutning af de enkelte handelskamre, paa hvis vegne der altsaa handles.

Som de vigtigste midler til opnaaelse af dette formaal nævnes i associationens statuter bl. a.:

Behandling ved foreningens aarlige eller extraordinære møder af spørgsmaal af interesse for handel, industri og sjøfart, samt indhentelse af oplysninger angaaende gjenstande af saadan art og sammes meddelelse til de forskjellige kamre.

Henvendelse til regjeringen eller til nogen af dens departementer angaaende enkelte eller samtlige kammeres meningsytringer med hensyn til forskjellige saadanne spørgsmaal som foran nævnt, skriftlig, ved deputation eller paa anden maade.

Henvendelse til parlamentet i hensigt at faa istandbragt love, der antages at være paakrævede i handelens, industriens eller skibsfartens interesse, eller i hensigt at modarbeide antagelse af bestemmelser i strid med disse interesser.

Til belysning af associationens virksomhed skal her exempelvis nævnes endel af de 110 forskjellige sager, som behandledes ved dens aarsmøde i marts maaned f. a., hvilket medtog tre dage:

Konkursloven, britiske konsuler i Frankrige, kommerciel uddannelse, handelstraktater, handelsforbindelsen med kolonierne, kulexporten, udenlandske telegrammer og codes, udfærdigelse af pas, metrisk system, patentlove, registrering af firmaer, fabrikmerker, indiske jernbaner og engvanding, indenlandske vandveie, sjøforsikringsloven, pakkepostforbindelsen med de Forenede Stater, porto af cirkulærer.

Man faar af denne opregning et indtryk af den mangeartede og omfattende virksomhed, som udfoldes af de britiske handelskamre og deres centralorganisation i London, og det er den almindelige mening, at der opnaaes særdeles gode resultater.

Norge har vistnok ikke handelskamre, men det har i det nylig oprettede „Norges oplysningskontor for næringsveiene“ en institution, som vistnok i det væsentligste efterhaanden vil overtage denne organisations rolle, og som, naar hensyn tages til den store forskjel med hensyn til udvikling af handel og industri i det britiske rige og Norge, turde forudsættes for det sidstes vedkommende at kunne erstatte handelskamrene.

Afsluttet i Kristiania, juli 1902.

Lima.

Aarsberetning for aaret 1900 fra konsul Luis Lembcke, dateret 31te mai 1902.

Under de fredelige forhold, som nu har hersket i Peru i de sidste 5 aar, har handelsrørelsen, som det var at vente, gjort fremskridt. Der er blevet oprettet flere mindre fabriker for tilvirkning bl. a. af bomuldsvarer, hatte, fyrstikker etc. I fyrstikker er saaledes den udenlandske konkurrance blevet næsten aldeles udestængt. Udvidelsen af jernbanenettet gaar meget langsomt, og veiene i det indre af landet lader meget tilbage at ønske. Siden aaret 1897 er guldmyntfoden nu indført i Peru, og det nye peruvianske pund, der deles i 10 sølv-soles, svarer til et engelsk £. Erfaringen vil vise, hvorvidt denne forandring var heldig. Fra 1ste mai 1901 er en ny toldtarif traadt i kraft.

Exporten androg i aaret 1900 til en værdi af £ 4 497 999 (mod £ 3 361 520 i aaret 1899) og bestod bl. a. af levende kvæg, kakao, sukker (112 222 tons mod 251 tons i 1870, altsaa en betydelig forøgelse paa disse 30 aar), kaffe (kvaliteten er meget fortrinlig), ertser, bomuld, bomuldsfrø, huder, honning, gummi, uld, salt, tobak etc.

Importen opgik i aaret 1900 til et beløb af £ 2 317 150 mod 2 106 640 i aaret 1899.

De forenede riger sees ikke at have exporteret noget til, eller importeret noget fra Peru.

Grubedriften. Der exporteredes i aaret 1900 39 929 tons erts til en værdi af £ 1 695 055. I de senere aar har man begyndt at udvinde og exportere kobbererts, der forekommer i stor mængde, og der skal i aaret 1900 være exporteret 12 000 tons indeholdende 30 à 35 pct. kobber og 4 800 tons indeholdende ca. 50 pct.

Skibsfarten. Flere af de regulære dampskibslinjer har nu udstrukket sin fart lige til San Francisco med anløb af centralamerikanske og mexikanske havne.

Callao blev i aaret 1900 besøgt af 2 norske dampskibe dr. 3 247 tons og 3 seilskibe dr. 2 661 tons.

Georgetown, Demerara.

Aarsberetning for aaret 1901 fra konsul J. H. de Jonge, dateret 13de mai 1902.

Skibsfarten. Af norske skibe ankom i aaret 1901 til havnen 37 dr 32 472 tons, hvoraf 23 dampskibe dr. 26 655 tons. Af disse fartøier ankom 6 i ballast og de øvrige med ladning, væsentlig bestaaende af stykgods (fra New York) og kul (fra England og Skotland). Af fartøierne afgik 4 i ballast og de øvrige med ladning, hovedsagelig sukker og trælast („greenheart").

Af svenske skibe ankom 3 dr. 1 556 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe $ 428.19, af svenske skibe $ 26.30.

Den formindskede kulimport har bevirket, at der har været mangel paa tonnage for skibning af „greenheart"-træ, og der har derfor været god efterspørgsel efter saadan tonnage.

Sukkeravlen lider fortiden meget under de lave priser paa denne vare.

Den nylig begyndte virksomhed med udvinding af diamanter lover meget godt, da der synes at være en stor rigdom paa stene af det reneste vand.

Koloniens import opgik i aaret 1901 til en værdi af £ 1 425 000, og exporten til £ 1 940 000. Den officielle statistik er imidlertid endnu ikke offentliggjort.

Nogen direkte handel mellem kolonien og de forenede riger har ikke fundet sted.

Venedig.

Aarsberetning for aaret 1901 fra konsul Herman Zethelius, dateret 10de juni 1902.

Den norske skibsfart i aaret 1901.

	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	1 351	4	6 107	6	7 458	-	-	1	1 634	1	1 634
Seilskibe	-	-	1	307	1	307	-	-	-	-	-	-
Sum	2	1 351	5	6 414	7	7 765	-	-	1	1 634	1	1 634
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	3	2 100	1	1 499	4	3 599	-	-	2	1 351	2	1 351
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	3	2 100	1	1 499	4	3 599	-	-	2	1 351	2	1 351
Totalsum af ladede fartøier	5	3 451	6	7 913	11	11 364	-	-	3	2 985	3	2 985
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	5	5 823	5	5 823
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	1	307	1	307
Sum	-	-	-	-	-	-	-	-	6	6 130	6	6 130
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2 248	2	2 248
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2 248	2	2 248
Totalsum af ballastede fartøier	-	-	-	-	-	-	-	-	8	8 378	8	8 378

For ordre, reparation eller lignende anløb ingen norske fartøier.

Af svenske fartøier ankom 1 dr. 684 tons til hovedstationen.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe, ved hovedstationen kr. 450.06, ved vicekonsulsstationerne kr. 161.86; heraf tilfaldt konsulen kr. 80.93. Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 43.43; ved vicekonsulsstationerne kr. 89.79; heraf tilfaldt konsulen kr. 44.89.

Expeditionsafgifter, i norske sager kr. 5.00, i svenske sager kr. 34.30.

Skibsfarten paa Venedigs konsulatdistrikt i aaret 1901 omfattede følgende norske fartøier:

	Antal.	Tons.
Ankomne fra Norge med ladning	5	3 451
— „ andre lande . .	6	7 912
Tilsammen	11	11 363
Afgaaede til andre lande med ladning	3	2 985
— - „ — i ballast .	8	8 378
Tilsammen	11	11 363

Af nysnævnte norske fartøier ankom 5 med ladning af stokfisk fra Bergen. Af de øvrige ankom et med trælast fra Mobile samt de andre med stenkul.

De forenede rigers skibsfart paa distriktet i de sidste fem aar viser følgende zifre:

	Norge.		Sverige.	
	Antal.	Tons.	Antal.	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
1901 . .	11	11 363	2	2 179

Heraf fremgaar, at den svenske skibsfart, baade hvad fartøiernes antal og deres drægtighed angaar, er aftaget. Aarsagen til denne formindskelse ligger uden tvil i den omstændighed, at de har fundet fordelagtigere fragter paa andre hold. Den norske skibsfart opviser derimod samme antal fartøier som i aaret 1900 med en forøgelse i tonnagen af 1 930 tons. Den turde dog være livligere paa grund af den ikke ubetydelige import af stokfisk. To af den subvenerede linjes (Otto Thoresen & Co.) fartøier ankom i det forløbne aar med fisk og feltspat, og er der haab om, at forbindelserne mellem Norge og Venedig i indeværende aar vil komme til at opretholdes mere regelmæssig af nysnævnte linje.

Fragter.

For stenkul betaltes:

Januar . .	12 sh.	Juli .	9 sh. 9 d
Februar . .	9 sh. 6 d	August .	9 sh.
Marts . .	9 sh.	September	8 sh. 6 d
April . . .	9 sh.	Oktober .	7 sh. 6 d
Mai . .	9 sh.	November	6 sh. 6 d
Juni .	9 sh. 6 d	December	6 sh. 6 d

For fisk fra Bergen direkte med den subvenerede linje betaltes lire 70 pr. ton; fra Bergen via Hamburg 70 sh. pr. ton.

De enkelte nationers deltagelse i skibsfarten paa Venedig i aaret 1901 fremgaar af nedenstaaende tabel:

	Antal.	Tons.
Italienske	1 970	650 000
Engelske	245	370 000
Østerrigske	950	350 000
Tyske	40	50 000
Franske	4	6 250
Hollandske	1	1 400
Græske	30	30 500
Norske	11	11 363
Danske	5	6 905
Svenske	2	2 179
Tyrkiske	8	400
Russiske	3	4 500
Tilsammen	3 222	1 483 497

Handelen.

Totalimporten opgik i det forløbne aar til lire 333 360 000 og exporten til lire 310 640 000.

Da det herværende handelskammer endnu ikke har afsluttet sin statistik for aaret 1901, er det umuligt at opgive kvantiteten og værdien af de forskjellige varer, der importeredes til Venedig i det forløbne aar. Følgende generelle opgaver angaaende visse for de forenede rigers handel vigtige artikler kan dog anføres:

Jernvarer:

Østerrige	kvintaler	17 506
Belgien	—	6 700
Tyskland	—	4 185
England	—	32 200
Frankrige	—	47 900
Rusland	—	19 000

Trælast:

De Forenede Stater	kvintaler	24 700
Østerrige	—	234 450

Pap og papir:

Østerrige	kvintaler	1 566
Tyskland	—	8 650
England	—	750

Ovennævnte varer ankom samtlige sjøveien.

Landværts indførtes:

Jernvarer	kvintaler	60 130
Pap og papir	—	35 525
Trælast	—	438 000
Fyrstikker	—	3 200

Handelsudbyttet i det forløbne aar mellem Italien og de forenede riger bestod hovedsagelig af stokfisk, af hvilken vare indførtes 10 066 kvintaler mod 21 110 kvintaler i aaret 1900. Denne formindskelse i importen af stokfisk beroede dels paa, at der ved begyndelsen af forrige aar fandtes et lager af 7 000 kvint., hvilket naturligvis først maatte omsættes, inden nye indkjøb kunde finde sted, dels ogsaa derpaa, at firmaet Parodi i Genua inddrog sin filial hersteds og forsynede sine kunder i Venetien pr. jernbane via Genua. Priserne var i almindelighed lave, beroende paa usund konkurrence, der naturligvis havde en skadelig indflydelse paa omsætningen i dens helhed. Af frygt for større prisfald afholdt de fornemste importører sig fra at forsyne sig med større lagere og indførtes via Hamburg alene mindre partier ad gangen.

Til Ancona indførtes kvint. 2 500 mod 2 000 kvint. i aaret 1900. Desuden importeredes 500 kvint. klipfisk til Ancona.

Af andre artikler, der indførtes fra Norge til Venedig, kan angives 250 tons feltspat, som anvendes ved perlefabrikerne. Fra sikkert hold opgives, at to nye fabriker for tilvirkning af perler kommer til at anlægges i aarets løb, saa nysnævnte artikel bliver gjenstand for større efterspørgsel end hidindtil. Endvidere indkom 500 kvint. tran for medicinsk og industrielt brug.

Fra Sverige importeredes ingen varer direkte til Venedig, derimod indførtes indirekte mindre partier af træmasse, jern og fyrstikæskeemner.

Af jern indførtes til Ancona fra Sverige ca. 201 561 kg.

Fra Venedigs konsulatdistrikt exporteredes betydelige kvantiteter hamp til Norge samt endel glasvarer, børsteemner, møbler m. m. til saavel Norge som Sverige.

Af norske firmaer existerer følgende inden konsulatdistriktet: J. L. Movinckel (indehaver Johan Ludvig Mowinckel fra Bergen) i Venedig; G. J. Martens i Padua. Begge firmaer driver fiskeimport fra Norge og England.

Rom.

Aarsberetning for 1901 fra konsul Hermann Bohn, dateret 28de mai 1902.

Der foregaar fremdeles ingen nævneværdig direkte samhandel mellem de forenede riger og dette konsulatdistrikt. De norske og svenske produkter, som sælges i Rom, nemlig trælast, tørfisk, fiskekonserver eg jern, er her kun gjenstand for detaljhandel og kommer hid gjennem importørerne i de større italienske havnesteder, saasom Neapel, Genua, Livorno etc. Handelen med skandinavisk bygningstømmer, der tidligere var en vigtig artikel her, vanskeliggjøres nu paa grund af de høie priser og de store transportomkostninger ved konkurrancen med det billigere kastanjetømmer.

Caracas.

Aarsberetning for aaret 1901 fra generalkonsul G. Valentiner, dateret 30te april 1902.

Den norske skibsfart i aaret 1901. Af norske skibe ankom i aaret 1901 til vicekonsulsstationen i Puerto Cabello 73 dampskibe dr. 63 936 tons, alle i ballast; samtlige fartøier afgik med ladning, væsentlig bestaaende af levende kvæg. Til vicekonsulsstationen i La Guaira ankom 1 norsk dampskib (tomt), der afgik med emigranter, og 6 seilskibe ladede med tilsammen 3 297 tons kul og cement, af hvilke 5 afgik i ballast.

1 svensk seilskib ankom til La Guaira med 410 tons kul og jern.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe, ved vicekonsulsstationen i Puerto Cabello kr. 2 639.47 og ved vicekonsulsstationen i La Guaira kr. 152.25; af svenske skibe i La Guaira kr. 14.60.

Det haab, som udtaltes i forrige aarsberetning om, at roligere forholde maatte indtræde i Venezuela, er ikke gaaet i opfyldelse. Oprørsbevægelsen har fortsat med fornyet styrke, tildels understøttet af naborepubliken Columbia, og tilstanden var ved udløbet af aaret 1901 saavel i politisk og financiel som i kommerciel henseende sørgeligere end før.

Med hensyn til landets hovedartikler, kaffe og kakao, var kaffehøsten atter ringe, og dens værdi forringedes yderligere ved de herskende lave priser paa kaffemarkedet; af kakao erholdtes derimod en rig høst, der afsattes til gode priser.

Der foregik en livlig export af levende kvæg, hovedsagelig til Cuba og for det meste besørget af norske skibe.

Indhold: **Caracas** s. 512. — **Georgetown, Demerara** s. 507. — **Indberetning angaaende det britiske konsulatvæsen af konsulatstipendiat cand. jur. Emil Huitfeldt** s. 465. — **Lima** s. 506. — **Rom** s. 511. — **Venedig** s. 508.

Johannes Bjørnstads bogtrykkeri.

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler m. m.
indkomne i aaret 1902.
Udgivet ved
No. II. departementet for det indre, afdelingen for udenrigske sager, handel og sjøfart. **1902.**

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

Havre.

Aarsberetning for 1901 fra generalkonsul Herman Schanche, dateret 15de juli 1902.
Den norske skibsfart i aaret 1901.

	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	3 464	57	48 380	65	51 844	9	3 897	20	9 120	29	13 017
Seilskibe	4	2 688	51	23 560	55	26 248	-	-	1	500	1	500
Sum	12	6 152	108	71 940	120	78 092	9	3 897	21	9 620	30	13 517
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	108	60 239	374	255 847	482	316 086	42	27 257	101	69 443	143	96 700
Seilskibe	103	18 895	53	28 463	156	47 358	5	904	8	1 451	13	2 355
Sum	211	79 134	427	284 310	638	363 444	47	28 161	109	70 894	156	99 055
Totalsum af ladede fartøier	223	85 286	535	356 250	758	441 536	56	32 058	130	80 514	186	112 572
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	4	2 720	4	2 720	2	3 820	36	35 255	38	39 075
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	24	11 707	29	13 820	53	25 527
Sum	-	-	4	2 720	4	2 720	26	15 527	65	49 075	91	64 602
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	23	14 328	23	14 328	17	5 661	346	228 854	363	234 515
Seilskibe	-	-	2	293	2	293	61	22 865	79	20 401	140	43 266
Sum	-	-	25	14 621	25	14 621	78	28 526	425	249 255	503	277 781
Totalsum af ballastede fartøier	-	-	29	17 341	29	17 341	104	44 053	490	298 330	594	342 383

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 6 568 106.00, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 754 682.00.

For ordre, reparation eller lignende anløb 3 norske fartøier dr. 945 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 391 dr. 297 213 tons, til hovedstationen 71 dr. 52 938 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 4 575.13, ved vicekonsulsstationerne kr. 21 536.46; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 12 303.22. Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 2 463.62, ved vicekonsulsstationerne kr. 14 386.28; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 7 990.06. Ialt tilfaldt konsulskassen kr. 27 332.03.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 370.44, i svenske sager kr. 44.42, i andre sager kr. 3.96, ved vicekonsulsstationen i Bordeaux i norske sager kr. 123.70, i svenske sager kr. 84.82.

I. Skibsfart. Ifølge franske statistiske opgaver havde den totale skibsfartsbevægelse paa havne i Frankrige i det sidst forløbne treaar følgende omfang for ladede fartøiers vedkommende:

Ankomne skibe:

	Aar 1901.		Aar 1900.		Aar 1899.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Franske skibe . .	7 715	4 793 209	7 637	4 678 506	7 828	4 797 944
Udenlandske skibe	17 793	13 405 794	19 026	13 681 942	18 636	12 289 521
Ialt	25 508	18 199 003	26 663	18 360 448	26 464	17 087 465

Afgaaede skibe.

	Aar 1901.		Aar 1900.		Aar 1899.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Franske skibe . .	7 501	4 503 131	7 296	4 332 585	7 527	4 425 880
Udenlandske skibe	13 152	8 622 599	13 603	8 561 707	13 765	7 657 023
Ialt	20 653	13 125 730	20 899	12 894 292	21 292	12 082 903

Heraf fremgaar, at totaldrægtigheden for ankomne ladede skibes vedkommende i det sidstforløbne aar, sammenlignet med aaret 1900, aftog med ca. 160 000 tons, men for afgaaede ladede skibes vedkommende tiltog med ca. 231 000 tons, og at saaledes den totale skibsfartsbevægelse af ladede fartøier var noget større end i aaret 1900.

Der foreligger endnu ikke for aaret 1901 franske detailopgaver til belysning af den udstrækning, hvori det norske og det svenske flag har deltaget i denne skibsfartsbevægelse; i aarene 1900 og 1899 stillede forholdet sig saaledes for ankomne ladede fartøier:

	1900.		1899.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Britiske skibe	12 617	7 484 858	12 363	7 379 381
Franske „	7 637	4 678 506	7 828	4 797 944
Tyske „	925	2 267 385	658	1 374 607
Spanske „	1 173	727 231	1 218	512 474
Hollandske „	367	625 478	355	547 731
Norske „	932	546 129	897	499 258
Italienske „	1 277	479 078	1 391	444 272
Danske „	483	313 819	448	284 277
Amerikanske skibe	44	254 031	39	214 339
Svenske „	388	252 396	383	258 230
Østerrigske „	238	224 748	268	248 036
Græske „	239	175 071	277	218 291
Russiske „	173	121 589	150	99 759
Japanske „	27	103 099	26	96 328
Belgiske „	101	70 651	118	70 631
Tyrkiske „	32	22 537	23	10 542
Portugisiske „	6	11 190	16	28 205
Andre nationers „	4	2 652	6	3 160
Ialt	26 663	18 360 448	26 464	17 087 465

Disse opgaver bestyrker rigtigheden af, hvad jeg i min aarsberetning for aaret 1900, paa grundlag af dengang foreløbige opgaver, havde troet at kunne udtale, nemlig at der i hint aar var nogen stigning i den totale skibsfartsbevægelse paa Frankrige under norsk flag, medens der for det svenske flags vedkommende ingen nævneværdig forandring fandt sted.

For aaret 1901 er man indtil videre henvist til den ved vore konsulater i Frankrige indsamlede statistik. Ifølge denne, der ogsaa medtager ballastede fartøier, men kun omfatter de havne, hvori konsulattjenestemænd er ansat, var antallet og drægtigheden af ankomne norske skibe følgende:

	1901.		1900.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Havre	124	80 812	171	98 898
Bordeaux	84	67 810	86	71 825
Boulogne s/Mer	45	17 372	42	18 079
Brest	4	1 914	17	9 309
Caen	39	16 964	80	35 722
Calais	39	21 296	43	20 079
Cherbourg	15	7 537	12	4 910
Concarneau	15	993	15	1 278
Dieppe	26	10 948	49	20 159
Douarneny	17	1 168	14	1 013
Dunkerque	60	44 150	44	39 317
Fécamp	4	3 359	11	6 802

	1901.		1900.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Granville	6	1 865	3	922
Honfleur	24	14 009	24	11 748
Isigny	1	208	3	634
Landerneau	1	219	—	—
La Rochelle	29	20 868	28	20 011
Lorient	19	2 478	12	1 170
Nantes	54	34 515	35	23 346
Paimboeuf	3	1 762	4	2 578
Rouen	90	57 256	98	64 328
Sables d'Olonne	3	1 464	5	2 939
St. Malo og St. Servan	21	10 508	25	11 749
St. Nazaire	31	30 154	42	37 720
St. Valery s/Somme	12	1 799	10	1 416
Tréport	5	1 634	3	740
Trouville—Deauville	16	5 815	17	6 303
Tilsammen	787	458 877	893	512 995
Til Marseilles distrikt ankom	64	48 352	44	28 967
Altsaa til hele Frankrige ialt	851	507 229	937	541 962

Det norske flag var, som det heraf vil sees, i aaret 1901 i adskillig tilbagegang.

Følgende tabel udviser forholdet mellem seilskibs- og dampskibsfarten under norsk og svensk flag i de to sidstforløbne aar for de havnes vedkommende, hvori konsulattjenestemænd er ansatte:

1901.

	Seilskibe.		Dampskibe.		Ialt.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Norske skibe	226	81 977	625	425 252	851	507 229
Svenske „	25	9 267	390	310 690	415	319 957

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

Af denne tabel fremgaar, at underskuddet i den norske skibsfart i aaret 1901 for den langt overveiende del falder paa seilskibsfarten, som nemlig er aftaget med 53 fartøier og 31 041 tons.

Det er navnlig paa hovedstationen i Havre, at seilskibsfarten befinder sig i decideret tilbagegang. Endnu i aaret 1900 var af 171 hidkomne norske fartøier de 90 seilskibe, og af disse ankom de allerfleste (57) med logwood fra Vestindien; i aaret 1901 ankom derimod kun 55 seilskibe og heraf kun 33 med logwood.

Aarsagen til denne iøinefaldende nedgang er angivelig den, at trafiken efterhaanden gaar over paa de store tyske dampskibe, der tidligere hovedsagelig besørgede transporten af de finere amerikanske produkter, kaffe, bomuld m. m., men som nu, i mangel af saadant fragtgods, ogsaa tager tiltakke med de nævnte grovere produkter.

Der er saaledes desværre al udsigt til, at det vil gaa med farvetrætransporten som med bomuldstransporten til Havre, der i ældre tider for en stor del foregik i norske seilskibe, men som nu saagodtsom udelukkende foregaar under andre nationers flag.

Paa enkelte andre af Frankriges største havne, Bordeaux og Rouen, er vor seilskibsfart allerede tidligere saagodtsom ophørt; i aaret 1901 ankom intet norsk seilskib til Bordeaux og kun 1 svensk.

Medens den norske skibsfart saaledes hovedsagelig gik tilbage i Havre, aftog den svenske skibsfart mest i Bordeaux og Rouen.

I det hele taget synes erfaringerne fra aaret 1901 at bestyrke rigtigheden af den i min forrige aarsberetning udtalte opfatning, at der ikke er nogen udsigt til, at det norske og det svenske flag vil kunne komme til i en nærmere fremtid at indtage nogen mere fremskudt stilling i farten paa Frankrige, idet vi formentlig ikke har tilstrækkelige midler til at optage nogen effektiv konkurrance med de mange udlændinge (franskmænd, tyskere m. fl.), som efterhaanden lægger mere og mere beslag paa varetransporten paa de vigtigste franske havne, med sine gjennemgaaende meget store og tildels statsunderstøttede skibe, som gjerne tilhører overmægtige selskaber, der anbringer dem i regelmæssig fart.

Frankriges handelsflaade, som ved udgangen af aaret 1899 talte 15 489 skibe dr. 957 755 tons, udgjorde den 31te december 1900 15 585 skibe dr. 1 037 726 tons; heraf var 1 272 dampskibe dr. 527 551 tons og 14 313 seilskibe dr. 510 175 tons.

For aaret 1901 mangler endnu nøiagtige opgaver.

I statsunderstøttelse til handelsflaaden bevilgedes i medfør af loven af 30te januar 1893 gjennemsnitlig i aarene 1898—1900: 7 300 000 francs til bygningspræmier og 14 000 000 francs til fartspræmier.

For aaret 1901 er der efter foreløbige opgaver medgaaet henholdsvis ca. 10 000 000 og 18 200 000 francs, og mindst ligesaa store beløb antages at maatte udredes i aaret 1902.

I særskilt indberetning af 5te mai d. a.*) har jeg omhandlet den nye, for 10 aar gjældende lov om handelsflaaden, som efter langvarige forhandlinger kom istand den 7de april d. a.

Denne lov, der bibeholder uforandret den ældre lovs regler om bygningspræmier, har ændret bestemmelserne om fartspræmier til fordel for dampskibene og desuden indført en tredje slags præmier, udrustningspræmier, der ogsaa skal kunne udbetales for i udlandet byggede staal- og jerndampskibe, som tilhører franske rederier.

Den nye lov antages at ville medføre endnu større byrder for statskassen

*) Se hefte 5 for 1902, side 240.

end loven af 1893, men til gjengjæld gjør man regning paa, at den ogsaa vil blive mere effektiv, d. v. s. medføre en saavidt betydelig tilvækst af større franske dampskibe, at en betragtelig del af de fragtbeløb, der nu i franske havne inkasseres af udenlandske rederier, herefter vil komme franskmænd tilgode.

Ifølge en af den franske generaltolddirektion offentliggjort foreløbig opgave havde i aaret 1901 skibsfartsbevægelsen følgende omfang i Frankriges fornemste havne (for ankomne og afgaaede ladede fartøiers vedkommende):

	Antal.	Tons.		Antal.	Tons.
Marseille . .	7 948	9 204 440	Rouen . . .	1 952	1 135 724
Le Havre . .	3 662	3 881 371	Cette . . .	1 618	989 940
Cherbourg . .	2 013	3 097 573	St. Nazaire . .	905	795 993
Boulogne . .	3 455	2 580 000	Dieppe . .	2 983	684 164
Bordeaux . .	2 418	1 766 163	La Rochelle .	535	675 167
Dunkerque . .	2 508	1 716 049	Nantes . . .	733	387 000
Calais. . . .	3 588	1 336 832			

Sammenlignet med opgaverne for aaret 1901 udviser denne fortegnelse, at skibsfarten i aaret 1901 aftog mere eller mindre i alle disse havne, undtagen i Marseille (+ 469 000 tons), Le Havre (+ 283 000 tons), Dunkerque (+ 87 000 tons), Cette (+ 87 000 tons) og Nantes (+ 21 000 tons). Ikkedestomindre resulterer der, saaledes som ovenfor anført, et lidet overskud (af ca. 70 000 tons) for aaret 1901.

De i min forrige aarsberetning omhandlede, af ministeren for de offentlige arbeider fremlagte forslag til havne-, floduddybnings- og kanaliseringsarbeider er den 28de januar iaar blevet bifaldt af deputeretkammeret og forventes nu snart ogsaa at ville blive bifaldt af senatet.

Dette forslag gaar ud paa følgende bevilgninger:

A.	Til udbedring af allerede existerende vandveie . . (deraf 13 600 000 frcs. til yderligere arbeider i Seinefloden og 6 000 000 frcs. til arbeider i Rhonefloden).	frcs.	60 630 000
B.	Til anlæg af nye vandveie . . . . . (deraf 14 000 000 frcs. til farbargjørelse af Loirefloden mellem Nantes og Angers).	„	479 640 000
C.	Til havnearbeider	„	163 080 000
		Ialt frcs.	703 350 000

Den sidste post omfatter følgende havne:

Dunkerque frcs. 26 000 000, Boulogne frcs. 10 000 000, Dieppe frcs. 5 820 000, Le Havre frcs. 20 000 000, Rouen frcs. 11 500 000, St. Nazaire frcs. 12 000 000, Nantes frcs. 22 000 000, Bordeaux frcs. 13 000 000, Bayonne frcs. 2 000 000, Cette frcs. 6 760 000, Marseille frcs. 34 000 000.

Som det vil sees heraf, er saagodtsom alle de vigtigste franske sjøstæder interesseret i dette storartede projekts gjennemførelse.

Den 29de august 1901 udfærdigedes et nyt lodsreglement for det 3die arrondissement (kyststrækningen af departementerne Alorbihan og Loire Inférieure). Herom er i sin tid særskilt indberetning blevet afgivet.

Arbeidsstreiker. Ifølge opgaver fra „La direction de l'office du travail" anmeldtes i aaret 1901 for dette institut ca. 520 streiker, omfattende 111 200 streikende personer og 1 864 000 streikedage, mod henholdsvis 902, 222 714 og 3 760 577 i aaret 1900 og 740, 176 826 og 3 550 734 i aaret 1899.

Af de 520 streiker i aaret 1901 endte de 308 med, at arbeiderne helt eller delvis fik sine fordringer anerkjendt, medens 212 streiker, omfattende 57 600 personer, endte med disses nederlag. Til denne sidste gruppe hørte havnearbeiderstreiken i Marseille, der, i forening med forsøget paa en almindelig arbeidsnedlæggelse, omfattede 23 080 personer.

Ogsaa i havne inden Havres distrikt indtraf arbeidsnedlæggelser til større og mindre gêne for skibsfarten. Den betydeligste af disse var den, som i slutningen af mai udbrød i trælastimporthavnen Honfleur blandt kaiarbeidere og høvleriarbeidere, idet den indtraf paa et tidspunkt, da ikke faa norske og svenske fartøier ankom til stedet, og varede i flere uger.

Paa én undtagelse nær indeholdt vore fartøiers certepartier en klausul om, at streiker skulde betragtes som „force majeure"; efter en af Marseilles handelsdomstol afsagt dom maatte det forøvrigt ansees for særdeles tvilsomt, om erstatning for det af streiken foraarsagede ophold skulde kunne erholdes, selv om ingen saadan klausul var indtaget i certepartiet.

Streiken endte i juni maaned med gjensidig eftergivenhed, idet arbeiderne fik opfyldt sit krav paa lønsforhøielse, men maatte frafalde kravet paa arbeidstidens (respektive $10^1/_2$ og 11 timers) forkortelse.

Totalbeløbet af bruttofragterne for de til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier er efter skibslisterne for aaret 1901 beregnet til 6 568 106 kroner (mod 8 311 334 kr. i aaret 1900) og for afgaaede norske fartøier til 754 682 kr. (mod 910 541 kr. i aaret 1900); for ankomne svenske farføier til 2 915 560 kr. (mod 3 680 265 kr. i aaret 1900) og for afgaaede svenske fartøier til 517 363 kr. (mod 717 638 kr. i aaret 1900).

Denne betragtelige nedgang i bruttofragtbeløbet i det sidstforløbne aar er foranlediget dels ved det oven paapegede underskud i vor tonnage paa Frankrige og dels ved de i det hele taget lavere fragter, som noteredes i aaret 1901.

Forøvrigt har fragtsummen heller ikke ifjor kunnet beregnes for endel i maanedsbefragtning anbragte dampskibe, og foranstaaende opgave bliver følgelig ufuldstændig.

Til den nu meddelte generelle oversigt over skibsfarten paa Frankrige i det sidstforløbne aar skal jeg for hovedstationens vedkommende føie nogle specielle opgaver, idet jeg forøvrigt henviser til de vedlagte indberetninger fra vicekonsulerne i endel af distriktets større havne.

Antallet og drægtigheden af de til Havre ankomne lastede og ballastede fartøier var følgende:

	Seilskibe.		Dampskibe.		Ialt.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Britiske . . .	41	13 798	1 279	1 052 135	1 320	1 065 933
Franske . . .	76*)	73 925	437*)	605 159	513*)	679 084
Tyske	10	8 299	224	428 847	234	437 146
Norske . . .	55	26 248	69	54 564	124	80 812

*) Foruden et betydeligt antal fartøier i kystfart.

	Seilskibe.		Dampskibe.		Ialt.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Spanske . . .	—	—	39	70 583	39	70 583
Hollandske . .	8	823	76	60 051	84	60 874
Svenske . . .	4	1 753	67	51 185	71	52 938
Danske . . .	27	5 211	30	32 245	57	37 456
Russiske . . .	10	4 265	12	19 980	22	24 245
Italienske . . .	17	10 313	2	4 303	19	14 616
Østerrigske . .	—	—	3	4 456	3	4 456
Japanske . . .	—	—	1	3 551	1	3 551
Græske . . .	1	458	2	2 957	3	3 415
Argentinske . .	1	867	1	1 417	2	2 284
Amerikanske . .	1	2 168	—	—	1	2 168
Brasilianske . .	1	436	—	—	1	436
Portugisiske . .	1	325	—	—	1	325
Ialt	253	148 889	2 242	2 391 433	2 495	2 540 322

Til sammenligning tjener, at i aaret 1900 ankom 2 578 ladede og ballastede fartøier, drægtige 2 455 818 tons.

Tilvæksten i aaret 1901 faldt hovedsagelig paa det franske, tyske, spanske og for en liden del ogsaa paa det svenske flag, medens det britiske og, som i en anden forbindelse allerede nævnt, det norske flag var i adskillig tilbagegang.

Af norske seilskibe (ialt 55) kom 33 med logwood, 15 med mahogny, teak, pitch-pine og andre udeneuropæiske træsorter, 1 med nafta, 1 med sukker, 1 med sukker og rhum og 4 med is.

1 af disse seilskibe afgik med stykgods, resten i ballast.

Af de ankomne norske dampskibe (ialt 69) bragte 15 kul, 21 vin og frugt, 3 pitch-pine, 3 bomuld, 1 bomuld og pitch-pine, 1 hvede, egestav og bomuld, 8 nordisk trælast, 2 sten, 1 sukker, 1 bønner, 9 stykgods, og 4 ankom i ballast.

27 norske dampskibe afgik med stykgods, de øvrige med restlast eller i ballast.

Af svenske seilskibe ankom kun 4 (med logwood og mahogny); samtlige afgik i ballast.

Af de 67 svenske dampskibe ankom 41 med stykgods, 13 med trælast, 2 med trælast og jern, 6 med kul, 2 med havre og 3 i ballast.

46 svenske dampskibe afgik med stykgods, resten i ballast.

Der noteredes i aarets løb følgende fragtsatser for svenske og norske skibe i farten paa Havre:

Ankomne seilskibe. Logwood pr. ton.

Fra Cap Haiti: 29 sh. 3 d i juni og 30 sh. i november.
„ St. Marc: 30 sh. i juni, 33 sh. 9 d i august og 38 sh. 9 d i oktober.
„ Laguna: 32 sh. 6 d i januar, 36 sh. 3 d i april, 38 sh. 9 d i juni, 37 sh. 6 d i juli og 47 sh. 6 d i december.
„ Belize: 32 sh. 6 d i februar, 28 og 30 sh. i juni, 32 sh. 6 d i august, 30 sh. i oktober og 31 sh. 3 d i december.

Fra Savannah-la-Mar: 32 sh. i mai, 28 sh. 6 d i juni, 29 sh. i juli og 29 sh. 6 d i august.
„ Jamaica: 30 sh. i juni og juli.

Mahogny pr. ton:

Fra Laguna: 43 sh. 9 d i januar, 45 sh. i februar, 46 sh. 3 d i marts, 47 sh. i oktober og 47 sh. 6 d i december.
„ Belize: 42 sh. 6 d i februar, 38 sh. 9 d i mai, 40 sh. i juni og 41 sh. 3 d i juli.
„ Cuba: 40 sh. i april og mai.
Pitch-pine pr. standard: £ 6. 10. 0 fra Carrabelle i juni og £ 6. 10. 6 fra Sapelo i juli.
Sukker pr. ton: 40 francs fra Guadeloupe i april.
Is pr. ton: 8 francs 75 cent fra Drøbak i marts og 11 francs 50 cent fra Kristiania i august.

Ankomne dampskibe.

Trælast pr. standard:

Fra Stockholm: 50 francs i januar og 30 francs i december.
„ Hernösand: 34 francs i mai.
„ Gefle og Sundsvall: 39 francs i juni, 40 francs i juli, 30 francs i oktober og 27 og 28 francs i december.

Kul pr. ton:

Fra Blyth: 4 sh. i januar, 3 sh. $10^1/_2$ d i marts, 4 sh. i oktober.
„ Cardiff: 4 sh. 3 d i januar, 4 sh. $1^1/_2$ d i mai.
„ Swansea: 6 sh. 6 d i januar, 5 sh. 6 d i oktober og 5 sh. 3 d i december.

Arbeidet paa Havres nye forhavn saavelsom andre arbeider til havnens forbedring fortsattes i aaret 1901.

Summen af de opsparede hyrebeløb, som i aaret 1901 indbetaltes til generalkonsulatet for at hjemsendes, udgjorde frcs. 6 088.90 for norske sjøfolk og frcs. 1 461.70 for svenske sjøfolk.

Endvidere hjemsendtes frcs. 409,85 som afholdt i norske sjøfolks hyre i medfør af sjøfartslovens § 105 (mulktbeløb).

Til fordel for den norske sjømandskirke i Havre indsamledes ved generalkonsulatet 854 francs.

II. Handelen. Værdien af Frankriges handelsomsætning med udlandet og med dets kolonier beregnes i aaret 1901 at have udgjort (ifølge „Commerce Spécial") ialt 8 881 millioner francs. mod 8 807 millioner francs i aaret 1900, altsaa 74 millioner mere.

Indførselsværdien androg i aaret 1901 til 4 715 millioner og udførselsværdien til 4 166 millioner.

I sammenligning med aaret 1900 er indførselsværdien steget med ca. 17 millioner og udførselsværdien med ca. 57 millioner.

Indførselen. Fordelt paa de forskjellige hovedgrupper af varer, stillede indførselsværdien sig saaledes:

Næringsmidler	802	millioner
Raastoffe for industrien .	3 124	„
Fabrikvarer	789	„
Ialt	4 715	millioner

Sammenholdes disse tal med de tilsvarende for aaret 1900, sees indførselen af næringsmidler og af fabrikvarer at være aftaget med henholdsvis ca. $17^1/_2$ og $54^1/_2$ million, medens indførselen af raastoffe er tiltaget med 89 millioner.

Ovenstaaende opgaver er hentede fra endel af finantsministeriet publicerede dokumenter, men de er endnu at betragte som foreløbige. I modsætning til, hvad der er tilfældet med den fuldstændige handelsstatistik, indeholder disse foreløbige meddelelser i regelen heller ingen særlige oplysninger om vareomsætningen mellem Frankrige og saadanne lande som Norge og Sverige, der spiller en relativt ubetydelig rolle i Frankriges økonomi.

Under disse omstændigheder lader det sig desværre ikke nu gjøre at belægge nærværende oversigt over de forenede rigers handel med Frankrige med de ønskelige statistiske data, naar undtages for nogle enkelte artiklers vedkommende.

Trælast. Af almindeligt bygningsvirke („bois à construire") importeredes til Frankrige fra alle lande:

	I aaret 1901.	I aaret 1900.
Rundlast	50 054 tons	37 440 tons
Huggen last . . .	127 359 „	135 230 „
Saget virke . . .	928 305 „	985 585 „
Ialt	1 105 718 tons	1 158 255 tons

For rundlasts og huggen lasts vedkommende foreligger ingen opgave over produktionslandene for aaret 1901.

Af det sagede virke importeredes:

Fra Norge	29 516 tons	41 606 tons
„ Sverige	408 466 „	477 025 „
„ Rusland	309 734 „	322 561 „
„ andre lande . .	180 589 „	144 393 „
Ialt	928 305 tons	985 585 tons

Importen af spærrer, stør m. m. opgives til 598 tons i aaret 1901 mod 318 tons i aaret 1900.

Da aaret 1900 havde været godt for importørerne i Frankrige, var de blevet opmuntrede til at gjøre store indkjøb, og ved udgangen af aaret 1900 var der saaledes store lagre. I løbet af de tre første maaneder af aaret 1901 gjorde importørerne indkjøb i sedvanlig udstrækning, men da de blev opmerksomme paa det almindelige prisfald, som fandt sted, blev de mere tilbageholdne i sine indkjøb lige indtil juli maaned, da de gjenoptog forretningerne. Den gode efterspørgsel fra det indre af Frankrige, som for en stor del skyldtes de lave priser, bidrog ogsaa til at fremkalde en stor indførsel i de følgende maaneder. De store indkjøb i den sidste del af sommeren kunde dog ikke opveie den i aarets 2det kvartal raadende stilstand, hvilket forklarer den i aaret 1901 stedfundne nedgang i den samlede import i sammenligning med aaret 1900.

Det prisfald, som lod sig merke i Frankrige i slutningen af aaret 1900, vedblev under hele aaret 1901.

Aaret 1901 har givet et meget slet resultat, saavel for importørerne i Frankrige som for producenterne i norden. Denne situation har havt tilfølge en sammenslutning af de fornemste huse i Sverige i den hensigt betydelig at formindske nedhugningen i løbet af vinteren 1901—1902. Allerede i begyndelsen af aaret 1902 har man kunnet merke, at priserne har fæstnet sig igjen som følge af denne formindskelse i hugsten. Ogsaa de betydeligste huse i Finland fulgte svenskernes exempel og sluttede sig sammen, og i indeværende aar vil man høste alle fordele heraf. Finlands produktion er gaaet betragtelig op i aaret 1901 for de smaa dimensioners vedkommende, og det er dette land, som har hidført den store forstyrrelse i priserne, hvilket ogsaa forklarer, at dets indførsel til Frankrige er forøget paa Sveriges bekostning, forsaavidt de smaa dimensioner angaar.

Indførselen af pitch-pine var fortfarende ret betydelig i aaret 1901, medens der blev indført lidet „spruce“ fra Kanada.

Træmasse. I modsætning til, hvad der var tilfældet med trælast, tiltog importen af træmasse ogsaa i det sidstforløbne aar, idet der ankom:

	I aaret 1901.	I aaret 1900.
Af mekanisk masse . . .	91 775 500 kg.	77 866 600 kg.
„ kemisk „	71 907 100 „	56 267 600 „
Ialt	163 682 600 kg.	134 134 200 kg.

I hvilken udstrækning de forenede riger har deltaget i denne forøgede import af henved 30 000 ts., lader det sig af ovennævnte aarsag endnu ikke konstatere.

De høie priser, der i aaret 1900 havde raadet i Frankrige saavel for mekanisk som for kemisk masse, vedblev i begyndelsen af aaret 1901, men paa grund af de daarlige konjunkturer i almindelighed begyndte priserne allerede i marts maaned at gaa ned for sommerleverancer, saa at den sedvanlige notering under sommerens løb var 11 frcs. pr. 100 kg. for vaad mekanisk masse, ja, der foregik endog salg til 10 frcs. Paa samme tid var priserne paa kemisk masse gaaet ned til 20 à 21 frcs. pr. 100 kg. for ubleget prima sulfit- og sulfatmasse.

Paa grund af den store vandmangel, der indtraf i norden i løbet af høsten 1901, og som varede til ud paa vaaren 1902, havde man haabet, at der skulde finde sted en større opgang i priserne paa træmasse. Markedet viste ogsaa udover høsten lidt mere fasthed, men om nogen egentlig stigning blev der først tale i løbet af vintermaanederne. Den mekaniske masse steg da med omtrent 1 franc pr. 100 kg.; i løbet af vaaren er prisen atter gaaet ned, saa at denne masse nu noteres med den samme pris som paa den tilsvarende aarstid i aaret 1901. Den kemiske masse har den hele tid vist nedgaaende tendens og noteres for nærværende til 19 à 20 francs pr. 100 kg.

Alle de ovenfor nævnte priser gjælder cif. Rouen og kanalhavn.

Den store sulfitfabrik i Nantes, der nedbrændte i begyndelsen af aaret 1900, er nu gjenopbygget og udvidet. Da den skal være beregnet paa at tilvirke henved 20 000 tons sulfitmasse, vil dens produktion komme til at indvirke paa importen af denne sort masse.

Den kanadiske mekaniske masse, der er indført til Frankrige i den sidste tid, ansees ikke for at være af saa god kvalitet, som den skandinaviske masse.

Jern- og staalimportens totalværdi (heri ikke indbefattet malm, støbejern og jernslagger) skulde, ifølge foreløbige opgaver, kun have været ca. 18 millioner francs imod 29 millioner i aaret 1900.

De forskjellige brancher af den franske metalindustri har i aaret 1901 havt et stille aar.

Hovedaarsagen hertil maa søges i den omstændighed, at de franske skibsverfter har indskrænket sig til at afslutte de bestillinger, som de havde kontraheret, uden at paabegynde bygningen af nye fartøier i paavente af resultatet af afstemningen over den nye lov om handelsflaaden. Denne arbeidsstilhed, hvorved næsten alle grene af den franske metalindustri led, har dog ikke været saa akcentueret i Frankrige som i nabolandene (Tyskland og Belgien). Bestillinger fra udlandet har vistnok været temmelig sjeldne; men bestillingerne fra kolonierne, særlig fra Madagascar, har til en vis grad bidraget til at opveie mangelen paa ordres fra udlandet.

De lave priser paa staal og jern, som begyndte ved slutningen af verdensudstillingen i aaret 1900, har holdt sig i hele aaret 1901 og faldt endogsaa yderligere i tidsrummet fra oktober maaned indtil begyndelsen af aaret 1902. Aaret 1901 endte med de laveste priser, som har været seet paa en række aar, og først fra marts maaned 1902 har en liden prisstigning ladet sig merke, samtidig som forretningerne har taget et lidet opsving.

Den branche af den franske industri, som beskjæftiger sig med produktion af Thomas-, Martin- etc. staal, har i aaret 1901 fortsat med opførelse af nye fabriker og udbedring af de gamle etablissementer. Produktionen er derved kommen til at overstige forbruget, en omstændighed, som ogsaa for en stor del har medvirket til prisfaldet.

Som følge af de ubetydelige forretninger i Frankrige og især som følge af de i Sverige forlangte høie priser kunde de franske importører ikke gjøre store indkjøb i Sverige i det første halvaar af aaret 1901, og først i løbet af andet halvaar lod en smule mere livlighed sig merke, da lagrene af svensk jern i Frankrige paa det tidspunkt var omtrent udtømte, hvilket opsving ogsaa lettedes ved de svenske jernverkers prisnedsættelser.

Priserne paa svensk jern og staal i Frankrige har i aaret 1901 fulgt prisfaldet paa landets egne produkter, men det svenske jern har ogsaa nydt godt af den ovenomtalte bedring i stillingen fra begyndelsen af aaret 1902.

Isimporten aftog yderligere i aaret 1901, idet der til hele Frankrige kun ankom 32 875 tons imod 46 159 tons i aaret 1900 og 65 869 tons i aaret 1899.

Totalimporten til de havne inden Havres distrikt, i hvilke konsuler er ansat, var 31 294 tons, hvilket er ca. 4 000 tons mindre end i aaret 1900 og ca. 25 000 tons mindre end i aaret 1899.

Hovedaarsagen til denne formindskelse, hvilken nærmere er omhandlet i min aarsberetning for aaret 1900, er den tiltagende benyttelse af kunstis, som nu i Frankrige alt mere og mere foretrækkes for naturisen, og som nu endog finder anvendelse i fiskeribedriften.

Rogn. Af torske- og makrelrogn indførtes i aaret 1901 ialt (fra Norge, St. Pierre-Miquelon, Nordamerikas Forenede Stater m. m.) 4 669 700 kg. (brutto) til en værdi af 1 401 000 frcs. imod i aaret 1900: 4 674 300 kg. til en værdi af 1 399 000 frcs.

I den franske statistik er endnu ikke blevet offentliggjort nogen opgave over omfanget af Norges andel i importen i aaret 1901, men ifølge indberetninger fra vicekonsulerne i de fornemste sardinfiskebyer ankom af norsk vare:

Til	Douarnenez	9 135	tdr.
„	Concarneau	8 797	„
„	Lorient	2 524	„
og „	Sables d'Olonne	850	„

og man tør heraf slutte, at den langt overveiende del af den importerede rogn ogsaa ifjor kom fra Norge.

Saagodtsom hele det nysnævnte kvantum, foruden de ikke ubetydelige partier, der lagrede i Frankrige fra aaret 1900 (angivelig over 6 000 tdr.), opgives at være medgaaet i løbet af sæsonen, saaledes at ved dennes slutning saagodtsom ingen beholdning fandtes.

Rognpriserne var i det hele taget endnu høiere end i aaret 1900, idet der i september, da fisket var nogenlunde godt, noteredes 110 frcs. for 1ste sort Bergensrogn, hvilken pris sukcessivt steg til 125, 130, ja angivelig lige til 150 frcs., efterhaanden som beholdningerne svandt ind.

Sardinfisket var ellers ujævnt og i det hele taget lidet rigt. Ikke destomindre antages det at have givet et godt udbytte for den største del af fiskerne paa grund af de for sardinen opnaaede høie priser.

Foruden den norske rogn benyttedes som sedvanligt endel fransk, amerikansk og islandsk rogn; men nærmere opgave herover kan først faaes gjennem den officielle franske statistik, af den grund, at disse rognsorter for en stor del ankommer til havnene i Bretagne pr. dampskib eller jernbane fra andre franske havne, og importen saaledes ikke altid kan kontrolleres af vicekonsulerne.

Af rognsurrogater var forbruget stort.

Vicekonsulen i Douarnenez antager saaledes, at der paa den hele kyststrækning forbrugtes nær 11 000 tdr. (à 100 kg.) af den saakaldte morphirogn og et ligesaa stort antal sække (à 75 kg.) arachidmel.

Prisen for disse surrogater var i Douarnenez henholdsvis 22 à 24 og 14 à 16 frcs.

Af de øvrige artikler, som i de senere aar i nogenlunde store mængder er blevet indførte til Frankrige fra de forenede riger, var totalimporten i aaret 1901 følgende:

Vareslags.	Vegt i metrisk maal.	Værdi i francs.
Havre	4 178 842*)	69 043 000
Hval-, torske- og anden tran	77 998	4 652 000
Hvalbarder, ubearbeidede	1 878	4 695 000
Stokfisk	3 979	318 000
Uberedte sælskind . .	374	337 000
Andre uberedte huder og skind	476 318	128 663 000
Hesteskosøm	8 750	656 000
Kobbermalm	133 828	20 074 000
Zinkmalm	745 529	16 402 000
Jern- og staalrør . . .	26 971	1 581 000
Kobbersulfat	153 131	8 116 000
Brolægningssten . .	840 600	1 953 000
Trætjære	22 013	286 000

Udførselen. Udførselsværdien stillede sig ifølge „Commerce Spécial" for de forskjellige varegrupper saaledes:

Næringsmidler	778	millioner	francs
Raastoffe	1 091	—	„
Fabrikvarer	2 063	—	„
Pakkepostforsendelser . . .	234	—	„
Ialt	4 166	millioner	francs

I sammenligning med det foregaaende aar var der en forøgelse af over 18 millioner francs for næringsmidler, over 23 millioner for fabrikvarer og ca. 19 millioner for pakkepostforsendelser, men et underskud af ca. 3 millioner for raastoffe for industrien.

Paa grund af de beskedne pladse, Norge og Sverige indtager i rækken af Frankriges kunder, indeholder finansministeriets foreløbige handelsstatistik heller ingen opgaver over exporten til disse lande.

Man kan imidlertid gaa ud fra, at hovedbestanddelen af exporten i aaret 1901 ligesom tidligere har været næringsmidler, navnlig vin, brændevin, kaffe, sukker, frugt og mel.

Vinhøsten m. m. Udstrækningen af Frankriges vingaarde tiltog i aaret 1901 med 4 894 hektarer og udgjør derefter 1 735 345 hektarer. Da aarets vinproduktion anslaaes til ca. 57 964 000 hektoliter, har middelafkastningen været ca. 33 hektoliter, hvilket er 6 hl. mindre end i aaret 1900.

I sammenligning med dette aar, som havde været et nær sagt enestaaende godt vinaar, gav aaret 1901 vistnok et underskud af ca. 9 389 000 hl., men da udbyttet i aaret 1901 var ca. 18 millioner hl. større end gjennemsnitsudbyttet i det foregaaende tiaar, maa det ikke destomindre siges at have været rigt.

*) Heraf fra Sverige 99 385 og fra Rusland 1 728 437 m. kv.

I Algier udgjør det terræn, der benyttes til vindyrkning, allerede 151 877 hektarer, og der indhøstedes i aaret 1901: 5 563 032 hektoliter vin, hvilket er noget mere end i aaret 1900.

Om vinmarkedet i Bordeaux, der er det, som for de forenede riger frembyder størst interesse, har det derværende vicekonsulat meddelt følgende oplysninger:

„Kvaliteten af vine i aaret 1901 maa ansees som utilfredsstillende. Veiret var nemlig under den største del af aaret lidet gunstigt, men hvad der i særdeleshed havde en daarlig indflydelse paa vinens kvalitet, var det stadige regn, som faldt under indbjergningen.

Det er i Médocdistriktet, at udfaldet for kvalitetens vedkommende synes at være bedst.

I sin almindelighed kan man om vinene i aaret 1901 sige, at de er temmelig lette, og priserne er lave. Af denne sidste grund kan en del af dem finde god afsætning blandt arbeiderklassen i Paris.

Resultatet af vinhøsten var for departementet Girondes vedkommende 4 307 396 hektoliter mod ca. 5 750 000 i aaret 1900.

Den samlede udførsel over Bordeaux udgjorde:

	Paa fad.	I flasker.
i aaret 1901	67 718 831 liter	4 370 831 liter
mod - „ 1900	69 521 023 „	4 012 705 „
Heraf faldt paa Norge . .	932 609 „	56 727 „
og „ Sverige . .	460 684 „	49 726 „

Grunden til, at Norge i aarets løb har indført et saa forholdsvis stort kvantum, bør formentlig søges deri, at de temmelig betydelige lagere, som henlaa her for norsk regning, er blevet hjemførte, samt i den omstændighed, at store indkjøb har fundet sted af frygt for en mulig toldforhøielse.

En følge af den mindre heldige høst i aaret 1901 er, at efterspørgselen paa ældre aargange har været meget livlig, hvilket atter har fremkaldt en ganske betragtelig prisstigning for disse vines vedkommende.

Den mest eftersøgte aargang er 1899, der ogsaa utvivlsomt er den bedste, Bordeauxdistriktet paa længe har frembragt.

Aargangen 1900 har ogsaa udviklet sig til tilfredshed. Disse vine maa ansees for at kunne blive vel anvendelige, og størstedelen af denne rigelige høst befinder sig allerede i kjøbmændenes hænder."

Cider. Heraf tilvirkedes i aaret 1901: 12 734 000 hektoliter imod 29 409 000 hl. i aaret 1900, i hvilket aar udbyttet havde været ganske exceptionelt. Gjennemsnitsudbyttet i det foregaaende tiaar var 17 300 000 hl.

Sukker. I aaret 1901 behandledes af det franske skattevæsen ca. 1 million tons uraffineret sukker af indenlandsk tilvirkning. Til England, Frankriges vigtigste kunde, exporteredes over 345 000 ts. uraffineret og 72 000 ts. raffineret sukker. Ved dekret af 23de aug. 1901 reguleredes udførselspræmierne saaledes, at der fra 1ste september 1901 udbetaltes, alt efter sukkerets kvalitet, fr. 1.78, 1.56 og 2.00 pr. 100 kg. raffineret sukker.

Hvilke følger den fra 1ste september 1903 ikrafttrædende Brüsselerkonventions bestemmelser om præmiernes ophør vil medføre for Frankriges

agerbrug, industri og handel, synes for en stor del at maatte komme til at bero paa, om statsmagterne bestemmer sig til at nedsætte produktionsafgiften og derved muliggjøre et forøget sukkerforbrug her i landet.

Kornhøsten.

Der indhøstedes i Frankrige i aaret 1901:

107 203 000	hektoliter	hvede	mod	114 910 000	hl.	i 1900
21 978 000	—	rug	„	20 889 000	„	- „
3 133 000	—	blandkorn rug og hvede	„ „	3 212 000	„	- „
13 702 000	—	byg	„	14 394 000	„	- „
75 273 000	—	havre	„	88 309 000	„	- „

I femaaret 1896—1900 var gjennemsnitsudbyttet af havrehøsten ca. 91 000 000 hektoliter. Det var navnlig i Nord- og Mellemfrankrige, at den i aaret 1901 slog feil paa grund af, at vintersæden paa mange steder delvis beskadigedes af frost. Som følge heraf steg ogsaa importkvantummet betydelig, andragende til 4 179 000 metriske kvintal (deraf 99 000 fra Sverige) imod 2 200 000 m. kv. i aaret 1900 (deraf kun 2 036 fra Sverige).

En lov af 5te februar iaar har indført visse ændringer i de hidtil gjældende regler for den saakaldte „admission temporaire" af kornvarer.

Fiskerier. Torskefiskerierne. Ved lov af 29de december 1900 blev det fastsat, at bestemmelserne i lovene af 22de juli 1851, 28de juli 1860, 15de december 1880 og 31te juli 1890 om statssubvention til de saakaldte store havfiskerier fremdeles skal bringes i anvendelse indtil den 30te juni 1911, dog med det tillæg til § 1 i loven af 22de juli 1851, at der skal tilstaaes en udrustningspræmie af 30 frcs. pr. mand af besætningen paa fiskefartøier i Færøernes zone (begrænset af den 63de og den 56de nordlige breddegrad samt af Paris's meridian og den 15de vestlige længdegrad).

Tiltrods for statsunderstøttelsen har imidlertid antallet af de i Islandsfisket deltagende fartøier en vis tendens til at aftage. Saaledes afgik fra Dunkerque, der er den fornemste udrustningshavn for dette fiske, og fra nabohavnen Gravelines 109 skibe i aaret 1897, 104 i aaret 1898, 99 i aaret 1899, 95 i aaret 1900 og 88 i aaret 1901.

I modsætning hertil tiltager franskmændenes udrustninger for Newfoundlandsfisket i omfang.

I aaret 1900 udrustedes saaledes fra Fécamp 62 og fra St. Malo og nabohavnene 100 skibe, men i aaret 1901 henholdsvis 68 og 102, og fra Granville, som i aarene 1897 og 1898 kun havde sendt 27 skibe til Newfoundland, udrustedes i aarene 1900 og 1901 37.

Frankriges totalimport af saltet torsk (heri indbefattet klipfisk) androg i aaret 1901, ifølge foreløbige opgaver, til ca. 65 010 000 kg. imod 66 094 000 kg. i aaret 1900, hvilket saagodtsom alt hidrørte fra franskmændenes egne fiskerier, idet ved siden af præmierne toldsatsen af saa at sige prohibitiv art (48 frcs. pr. 100 kg.) faktisk udelukker al konkurrance fra udlændingers side.

I det sidstforløbne aar blev der exporteret fra Frankrige ialt 26 341 000 kg. klipfisk til en værdi af 15 800 000 frcs. imod 26 271 000 kg. i aaret 1900.

Af exportkvantumet gik i aaret 1901:

Til Spanien	11 967 000
„ Italien	7 186 000
„ Algier	1 434 000
„ andre lande	5 754 000

Som sedvanligt fandt exporten væsentlig sted fra Bordeaux, hvorfra i aaret 1901 expederedes følgende kvanta:

Til Spanien	10 631 933 kg.
„ Italien	5 778 000 „
„ Martinique	1 302 465 „
„ Algier	1 055 952 „
„ Guadeloupe	788 619 „
„ Grækenland	550 320 „
„ Réunion	465 337 „
„ Portugal	64 200 „
„ andre lande	303 026 „
Ialt	20 939 852 kg.
imod i aaret 1900	19 878 619 „

Foruden fra Bordeaux har i de senere aar klipfiskexport i større udstrækning kun fundet sted fra Marseille. Men heri vil der nu sandsynligvis indtræde en forandring, idet et firma i Fécamp (Seine-Inférieure) — efter hvad der oplyses i vicekonsulens aarsberetning — agter at indrette et stort etablissement, hvori fisken skal tørres ved hjælp af kold, ad mekanisk vei produceret luft.

Naar man saaledes ikke længer behøver at frygte for de vanskeligheder, som Normandiets variable klimat hidindtil har lagt iveien for tørring af torsk dersteds, vil, efter sagkyndiges mening, Fécamp frembyde særlige fordele for drift af et tørreri, idet store udgifter vil kunne spares ved at lade de mange fiskefartøier, som udrustes derfra, vende tilbage direkte til hjemstedet, istedetfor som hidindtil at lade dem først anløbe Bordeaux, paa samme tid som exporten af den tørrede fisk, saavel til de franske kolonier som til udlandet, vil falde forholdsvis let paa grund af, at Fécamp er beliggende i nærheden af Havre.

Til præmier vedkommende havfiskerierne (udrustnings-, rognimport- og klipfiskexportpræmier) bevilgedes for aaret 1901: 4 765 000 frcs., hvilket beløb, i betragtning af udrustningernes og exportens omfang, vistnok vil vise sig at have været utilstrækkeligt.

Aaret forud medgik nemlig ca. $5^1/_2$ million francs til præmier.

I sammenligning med torske- og sardinfiskerierne, hvilke i saa høi grad interesserer Norge, de første ved den konkurrance, de volder dets klipfiskhandel i Sydeuropa, de sidste ved den adgang de aabner Norges fiskere til at finde afsætning for torskerognen, maa franskmændenes øvrige fiskerier siges at være af temmelig liden betydning for os.

*

Nogen fuldstændig opgave over sildefiskeriernes udbytte i aaret 1901 foreligger endnu ikke.

Frankrige exporterer i regelen mere sild, end det importerer; saaledes var i aaret 1900 importværdien af fersk og saltet sild kun henholdsvis 16 000 og 8 000 frcs., medens der exporteredes (til Belgien, Tyskland o. s. v.) for respektive 98 000 og 388 000 frcs. Om at finde noget marked i Frankrige for norsk sild synes der saaledes ikke at kunne blive spørgsmaal.

For saltet sild er tolden den samme som for stokfisk, d. v. s. 15 frcs. pr. 100 kg. netto.

Ogsaa makrelfiske drives, som bekjendt, i stor udstrækning af franskmændene, navnlig fra Boulogne sur Mer og Fécamp (se vedlagte aarsberetning fra vicekonsulen i sidstnævnte havn).

Af anden fisk foregaar vistnok en ganske anseelig import til Frankrige, hovedsagelig af fersk fisk fra England, Tyskland, Holland, Belgien og Spanien; men selv om andre omstændigheder ikke skulde altfor meget vanskeliggjøre konkurrancen for nordmændene med disse Frankriges naboer, bliver det et spørgsmaal, om de norske fiskesorter, som der kunde blive tale om at exportere i større kvanta, vilde falde i franskmændenes smag.

Toldsatserne for fersk fisk er følgende:

For ferskvandsfisk	laks og ørret	10 frcs.	pr. 100 kg. brutto
	anden	5 „	
„ saltvandsfisk		20 „	„ 100 kg. netto

og for saltet fisk (undtagen torsk, klipfisk, stokfisk og sild, hvorfor satserne findes opført ovenfor) 25 francs pr. 100 kg. netto.

Calais.

(Aarsberetning for aaret 1901 fra vicekonsul H. Apeness, dateret 17de marts 1902).

Skibsfarten paa Calais stillede sig i aaret 1901 som følger:

	Seilskibe.		Dampskibe.		Ialt.	
Nationalitet.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Engelske	19	1 323	442	121 028	461	122 351
Franske	2	315	79	28 708	81	29 023
Svenske . . .	7	1 760	31	23 973	38	25 733
Norske	29	11 493	14	8 586	43	20 079
Danske	—	—	14	15 459	14	15 459
Tyske	1	1 350	14	7 047	15	8 497
Russiske	1	196	3	1 298	4	1 394
Portugisiske . . .	1	772	—	—	1	772
Belgiske	—	—	8	402	8	402
Amerikanske . . .	—	—	1	166	1	166
Tyrkiske	—	—	1	26	1	26
	60	17 209	607	206 693	667	223 902

Heri er ikke indbefattet de engelske og franske dampere, som udfører passager- og postbefordringen mellem Calais og Dover (1 195 dampere dr. 497 409 tons, der medførte 308 801 passagerer), samt endel kystfartøier og fartøier, der kun anløb for at forsyne sig med kul etc.

Som det vil bemerkes, indtager det norske flag den 4de og det svenske endog den 3die plads i skibsfarten paa Calais og distanceres kun af det engelske og franske flag. Naar rutebaadene undtages, kommer de forenede riger endogsaa til at indtage den 1ste plads, idet den engelske og franske skibsfart hovedsagelig bestaar af smaa dampskibe, der gaar i regulær fart mellem Calais og engelske havne. Den af de norske og svenske skibe befordrede last bestaar hovedsagelig af nordisk trælast, is og træmasse samt engelske kul.

F r a g t e r. Trælastfragterne fra Østersjøen stod ved begyndelsen af aaret 1901 i 34 à 35 francs pr. standard og holdt sig en stund paa dette niveau, men begyndte derefter stadig at synke, saaledes at der ved aarets slutning endog sluttedes fra Hernösand til Calais til 28 francs, en saa lav rate, som aldrig før noteret her. I indeværende aar er 32 francs blevet opnaaet, men gjennemsnitsraten kan anslaaes til 30 francs, og er det at forudse, at denne rate vil holde sig noksaa uforandret hele aaret igjennem, da man nu mere og mere begynder at befragte dampere for hele sæsonen.

T r æ l a s t. Importen opgik omtrent til samme størrelse som i aaret 1900, og der importeredes ialt 47 396 standards, fordelt som følger:

Efter flaget.		Efter arten.		Efter oprindelseslandet.	
Dansk . .	13 540	Saget last . .	25 222	Fra Sverige . .	25 162
Engelsk .	11 424	Minetømmer .	16 487	„ Norge . .	1 539
Svensk . .	9 470	Pitchpine . .	2 418	„ Rusland . .	16 531
Norsk . .	8 951	Amerik. gran .	1 746	„ Canada . .	4 164
Tysk . .	3 086	Trælast for papirfabrikation	1 523		
Russisk .	651				
Portugisisk	274				

Prisen for furubattens, $2^1/_2 \times 7$, der ved slutningen af aaret 1900 stod i 210 frcs. pr. std. f. o. b. svensk havn, holdt sig paa denne høide ogsaa ved begyndelsen af sæsonen 1901 for senere at falde gradvis ned til 175 frcs. og derefter lige ned til 150 frcs. ved sæsonens afslutning. Paa grund af den livlige efterspørgsel er prisen nu atter gaaet op i 175 frcs., og der kjøbes endog til 180 frcs. f. o. b.

Som det af ovenstaaende opgave vil bemerkes, er der gjort forsøg med import af kanadisk trælast, men trods den lave pris (frcs. 185 pr. std. leveret i Calais) er det ikke sandsynligt, at denne import vil antage noget større omfang, da den kanadiske last er mindre harpiksholdig og sterk og i det hele taget i kvalitet ikke kan maale sig med den nordiske last.

Importen af m i n e t ø m m e r er i aaret 1901 steget til 16 487 standards fra 3 100 std. i aaret 1900, og det er at formode, at denne import i indeværende aar vil antage endnu større dimensioner, idet Calais' havn paa grund af sine rummelige kaier er meget godt skikket for losning af denne vare. For levering over indeværende aar blev der ved slutningen af aaret 1901 afsluttet

kontrakter til frcs. 17.50 à 18.00 pr. kub.m. for stivere og frcs. 19.50 à 20.00 for stager 6 à 12 m. lange med ned til 22 cm. top og op til 60 cm. rod. Tidligere kom denne vare udelukkende fra Sverige og Rusland, men i indeværende aar er der ogsaa indkjøbt betydelige kvantiteter fra Norge, især fra Skiensfjorden. Det maa tilraades de norske exportører nøie at overholde de i kontrakten stipulerede betingelser. Et punkt af stor vigtighed er, at maximumstykkelsen ikke overskrides, idet dette vil kunne bevirke en forøgelse i tolden til næsten det dobbelte beløb. Minerne forlanger, at mindst 80 pct. af tømmeret er furu og kun indtil 20 pct. gran, afbarket last.

Træmasse. Importen af denne vare opgik i aaret 1901 til 3 646 tons mod 3 996 tons i aaret 1900. Det er at formode, at importen af træmasse her til distriktet paa grund af den stadig voksende papirfabrikation vil komme til at stige, men paa grund af de vanskelige trafikforholde (fare for, at jernbanelinjerne bliver overfyldte med godstransport til skade for post- og passagerbefordringen) vil der neppe blive tale om nogen større indførsel over Calais. Derimod er der i aaret 1901 blevet importeret henimod 15 000 tons masse til Gravelines, hvorfra der er oprettet en næsten regelmæssig dampskibsforbindelse med Drammen, idet fartøierne først bringer træmasse fra Drammen til Gravelines, hvor de erholder last af halm for England for der at tage kul tilbage til Drammen. En saadan tur tager i almindelighed ca. 3 uger.

Is. Der var i det forløbne aar en ubetydelig formindskelse i isimporten, sammenlignet med det foregaaende aar, nemlig 3 016 tons mod 3 559 tons i aaret 1900; i indeværende aar er der imidlertid en tilsvarende forøgelse, idet kontrakterne nemlig afsluttes ved sæsonens begyndelse og saaledes allerede er sluttede for aaret 1902.

Kulimporten fra England opgik i aaret 1901 til 70 029 tons, eller en formindskelse af over 40 000 tons sammenlignet med det foregaaende aar; dette forklares ved de store lagere, som opstod i aaret 1900, foranlediget ved frygten for indtrædende streike.

Af andre importartikler kan nævnes 809 tons svensk jern (i aaret 1900 1 223 tons) og 15 280 tons støbejern fra England.

Der exporteredes i aaret 1901 fra Calais 35 648 tons sukker, 15 356 tons halm og 7 051 tons kalksten.

Værdien af fiskerierne inden distriktet opgik i aaret 1901 til frcs. 1 010 961.

Cognac.

(Uddrag af aarsberetning for aaret 1901 fra vicekonsul H. Mörner).

Netop lige før indbjergningen af vinavlingen i distriktet begyndte en sterk nedbør, som ulykkeligvis vedvarede i ugevis.

Bærene, som for en del endnu ikke var fuldkommen modne, begyndte at raadne bort, og under disse omstændigheder maatte høsten indsamles, som den var.

Den vin, som erholdtes, var i alle henseender undermaals, uden bouquet og svag, vekslende mellem 3 til 6 procents styrke, sjelden gaaende op til 8 procents alkoholgehalt.

Ifølge de officielle opgaver har

Charente givet en beholdning af ca.	.	.	600 000 hl.
Charente Inférieure — „ „	.	.	1 900 000 „

Priserne stiller sig i gjennemsnit som følger:

Grande Champ.	45	francs pr. fad à 200 liter
Petite Champ.	40	—„—
Borderies	35	—„—
Fins Bois	30—32	—„—
Bois ordinaires	25—28	—„—
„ eloignés	16—20	—„—

Disse noteringer er betydelig billigere end det forløbne aars, da man for Grande Champ. betalte frcs. 60 pr. fad o. s. v.

Men tages i beregning, at vinen da i gjennemsnit holdt 9 pct., og nu blot 5 à 6, saa er det let at drage den slutning, at tilvirkningsprisen for aaret 1901 stiller sig ligesaa høit om ikke høiere end det foregaaende aar.

Gammel cognac begynder at blive sjelden og betinger efter alder og kvalitet omtrent nedenstaaende priser:

Grande Champagne	.	frcs. 1 200—2 500	pr. hl.
Petite —	.	„ 800—1 500	—
Fins Bois, 15—25 aar	.	„ 500—1 000	—
Bois ordinaire, 10—15 aar		„ 400— 500	—
„ rassis	.	„ 250— 300	—

Den rigtige vinhøst i aaret 1900 indkjøbtes raskt af cognacfirmaerne og ligger endnu for størstedelen usolgt.

Uagtet store kvantiteter vin af den nye høst har fundet kjøbere, har man dog været mere tilbageholden i valget af sorterne, og endnu staar der tilbage megen vin, som eiendomsbesidderne forgjæves har forsøgt at sælge; de ser sig derfor nødsaget til selv at brænde.

Det viser sig nu, at naar flere gode høstninger følger paa hverandre, bliver det umuligt for firmaerne at absorbere dem saa hurtig, som de kommer i markedet, men at landbrugerne maa finde sig i at gaa tilbage til det gamle system selv at destillere vinene og afsætte sine produkter lidt efter lidt i forhold til kjøbmandens behov.

I det forløbne aar har markedet været stille og exporten viser ikke høiere zifre end for aaret 1900. Vor fornemste kunde, Storbritannien, har kun fyldt de aller nødvendigste behov, men man haaber, at spekulationen for vore varer inden kort tid skal indtræde.

Dunkerque.

(Aarsberetning for aaret 1901 fra vicekonsul Ch. Collett, dateret 16de april 1902).

Skibsfarten. Der ankom til Dunkerque i aaret 1901 ialt 659 seilskibe dr. 169 010 tons og 1 918 dampskibe dr. 1 500 896 tons eller ialt

2 577 skibe dr. 1 669 906 tons mod i aaret 1900 1 613 770 tons. Dunkerque indtager saaledes den 3die rang blandt de franske havne og staar kun tilbage for Marseille og Havre. Efter nationaliteten var fartøierne fordelt, som følger, hvad den udenrigske skibsfart angaar:

Engelske 689 667 tons, franske 284 814 tons, tyske 106 208 tons, danske 85 142 tons, hollandske 62 018 tons, norske 45 822 tons, svenske 42 569 tons, spanske 40 754 tons, russiske 12 113 tons, italienske 9 300 tons, græske 7 223 tons, belgiske 6 686 tons, østerrigske 1 317 tons.

De norske fartøier bestod af 13 seilskibe dr. 9 019 tons og 49 dampskibe dr. 36 803 tons.

Blandt artikler importerede til Dunkerque kan nævnes:

Trælast, hvoraf der ankom

fra Sverige	13 131 std.,	hvoraf	3 139 std.	ankom under	fremmed flag
„ Norge	2 626 „	—	ingen	— „	—
„ Rusland	7 112 „	—	6 349 „	— „	—
„ Amerika	1 160 „	—	893 „	— „	—

Tilsammen 24 029 std., hvoraf 10 381 std. ankom under fremmed flag mod i aaret 1900 34 153 standards, hvoraf 21 312 std. ankom under fremmed flag.

De forskjellige sorter trælast fordeler sig saaledes:

	Bjælker.	Planker.	Battens.	Bord.	Tynde, uhøvlede bord.
	Std.	Std.	Std.	Std.	Std.
Fra Sverige	502	2 565	5 606	2 857	1 601
„ Norge	—	717	596	—	1 313
„ Rusland	451	840	4 394	717	710
„ Amerika	442	362	—	185	171
Ialt	1 395	4 484	10 596	3 759	3 795

Trælastimporten i aaret 1901 var 10 124 std. mindre end foregaaende aars import, hvilket maa tilskrives den almindelige krise og de store lagere. Salget stod næsten stille, og priserne faldt betydelig, og man frygter for, at dette vil bevirke, at flere franske huse interesserede i trælasthandelen vil gaa tilgrunde.

Transporten af den hid ankomne trælast foregik i det forløbne aar ved norske (4 712 std.), svenske (8 936 std.), engelske (5 464 std.), danske (dampskibe — 2 889 std.), tyske, hollandske, russiske, franske og belgiske skibe. Fragterne varierede mellem 32 og 34 frcs. i mai—september for i oktober—december at falde til 27 à 29 frcs.

Tjære. Der indførtes i aaret 1901 seks ladninger tjære, udgjørende 6 207 tdr. og 2 700 halvtdr. med danske skonnerter, alt fra Umeå, hvilken by udfører den kvalitet, der her er mest søgt.

Beg. Fra Rusland og Finland indførtes 107 992 kg.

Træmasse. Der indførtes ingen mekanisk masse og af kemisk masse kun 524 467 kg. fra England. Til Gravelines ankom 14 081 287 kg. mekanisk og 1 179 576 kg. kemisk masse fra Norge samt 2 139 424 kg. mekanisk og 5 422 631 kg. kemisk masse fra Sverige.

Isimporten opgik til 3 236 687 kg. (mod 3 669 215 kg. i aaret 1900), hvilket alt kom fra Norge. Paa grund af den tiltagende produktion af kunstig is er importen af naturlig is stadig i aftagende.

Af fiskeguano indførtes fra England 5 863 781 kg., Tyskland 457 446 kg., Sverige 360 000 kg. og fra Norge 95 000 kg.

Stokfisk. Der indførtes fra Norge 64 kg.

Torskelevertran. Importen af den norske tran foregaar fremdeles over Rotterdam og Hull. Der indførtes fra Nederlandene 757 440 kg., England 444 116 kg., Tyskland 16 320 kg. Det franske fiske ved Island og Newfoundland gav desuden 184 210 kg.

Jernmalm. Der importeredes fra Spanien 140 806 tons, Sverige 15 696 tons, Grækenland 12 500 tons og Italien 9 353 tons.

Islandsfisket. Der udrustedes i aaret 1901 79 fartøier dr. 7 877 tons med en besætning af 1 379 mand, og udbyttet udgjorde 3 046 901 kg. saltet torsk (mod 3 604 730 i aaret 1900), 133 948 (i aaret 1900 246 848) kg. tran og 24 870 (i aaret 1900 23 204) kg. rogn. Den bedste fisketid var ogsaa i det forløbne aar maanederne juni og juli. Der tabtes i sæsonen 4 skibe.

Salgsprisen for saltet, ompakket torsk var:

	Meget stor.	Stor.	Middels.	Liden.	Meget liden.
i september . .	fr. 155	fr. 120	fr. 100	fr. 79 à 80	fr. 72
- oktbr. — novbr.	„ 155	„ 130	„ 100 à 108	„ 80	„ 73
- december . .	„ 155	„ 130	„ 105	„ 80	„ 73
Nuværende notering . .	mangler	mangler	„ 100	„ 73	„ 70

For uraffineret tran betaltes fr. 30, for fiskeaffald fr. 20 og for rogn fr. 35 pr. tønde à 133 kg. For torsk i oprindelig pakning erholdtes fr. 93.

Sildefisket langs kysten dreves af 70 aabne baade og udbragte 184 000 kg. sild til en værdi af ca. 50 000 francs. Silden solgtes i fersk tilstand.

Trafiken i Dunkerques havn overskred i aaret 1901 det foregaaende aars med ca. 125 000 tons. Man er fremdeles beskjæftiget med udvidelse af havnen og fortsætter at anskaffe nye kraner.

Fécamp.

(Aarsberetning for aaret 1901 fra vicekonsul A. Constantin, dateret 20de januar 1902).

Trælast. Der indførtes i aaret 1901 ialt 5 369 std. (mod 7 101 i aaret 1900), hvoraf 1 744 std. nordisk (953 std. planker og battens, 396 std.

uhøvlede bord, 395 std. kassebord) og 3 625 std. amerikansk virke (2 897 std. sagede bjælker, 611 std. planker, 117 std. bord). Af den nordiske last kom 930 std. med svenske, 517 med tyske, 108 med danske, 95 med russiske og 94 std. med hollandske fartøier, og af den amerikanske 1 031 std. med norske, 1899 med engelske, 513 med hollandske og 182 med russiske fartøier.

Jeg tror at burde henlede opmerksomheden paa den betydelige import af trælast (planker, battens og bord), som nu foregaar her fra Siebenbürgen; lasten indlades i Galatz og Braila og synes at kunne blive en farlig konkurrent for den nordiske trælast; prisen for denne vare er fr. 230 à 240 cif. vest- og nordfransk havn for planker.

Kul. Importen var 40 873 tons mod 50 700 tons i aaret 1900.

Is. Der indførtes 903 tons mod 266 tons i aaret 1900.

Fiskerier. Af makrel opfiskedes i aaret 1901 810 954 stkr., veiende 405 500 kg., til en værdi af ca. 185 000 fr. og 73 000 tdr. sild (der saltedes), foruden over 100 000 maal sild, der anvendtes i fersk tilstand, tilsammen til en værdi af 1 920 000 fr. For den saltede sild opnaaedes gjennemsnitlig 3 à 400 fr. pr. 12 tdr. I torskefiskerierne ved Newfoundland deltog 68 skibe. Udbyttet anslaaes til en værdi af henimod 7 millioner francs. Prisen i Bordeaux har den meste tid været fr. 23.25 à 23.50 pr. 55 kg., men er nu steget til 24 à 25 fr. og vil antagelig snart stige til 26 fr. Det er at merke, at Fécamp i den senere tid har begyndt at faa alt større og større del i fisketilberedningen paa bekostningen af Bordeaux, der tidligere næsten havde monopolet paa denne industri. Der er hertil indkjøbt endel Islandsfisk, der betaltes med fr. 27 à 30 pr. 55 kg.

Forandringer i fyrindretningerne i Fécamps havn. Det hvide fyrtaarn paa toppen af Kap Fagnet er blevet slukket og erstattet med et hvidt blinkfyrtaarn paa spidsen af den nordlige molo. Der er fremdeles reist et fyrtaarn paa spidsen af den sydlige molo; det angiver tidevandets stilling og viser fast, hvidt lys, naar der er tilstrækkeligt vand i kanalen, og grønt lys, naar skibe ikke kan komme ind.

Skibsfarten paa Fécamp stillede sig i aaret 1901, som følger:

	Dampskibe.		Seilskibe.		Sum.	
Nationalitet:	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Engelske	66	25 987	14	2 057	80	28 044
Franske	6	7 601	—	—	6	7 601
Norske	2	2 907	2	452	4	3 359
Svenske	3	1 002	2	757	5	1 759
Danske	—	—	13	1 913	13	1 913
Tyske	3	981	1	120	4	1 101
Russiske	2	1 575	3	704	5	2 279
Hollandske	1	1 591	2	282	3	1 873
Ialt	83	41 644	37	6 285	120	47 929

La Rochelle.

(Aarsberetning for aaret 1901 fra vicekonsul F. Mørch, dateret 15de januar 1902).

Til La Rochelle ankom i aaret 1901 29 norske fartøier (hvoraf 1 seilskib) og 32 svenske (alle dampskibe). Fra Norge importeredes 716 std. trælast, 2 631 tons træmasse og 162 tons tran; fra Sverige 1 915 std. trælast, 681 tons jern og 439 tons træmasse. Fra andre lande indførtes 4 317 std. trælast, hovedsagelig fra Rusland.

Nantes.

(Aarsberetning for aaret 1901 fra vicekonsul A. Backman, dateret 10de marts 1902).

Skibsfarten. Til Nantes ankom i de sidste tre aar:

	1899.	1900.	1901.
Norske skibe .	44 dr. 24 564 tons	35 dr. 23 346 tons	54 dr. 34 515 tons
Svenske „ .	8 „ 5 978 „	13 „ 10 859 „	25 „ 23 234 „

Som det heraf vil sees, er saavel den norske som den svenske skibsfart paa Nantes stadig i tiltagende.

Efter en lang periode af stagnation synes Nantes' havn nu at skulle gjennemgaa en oplivelse. Store havnearbeider er sat igang, og regjeringen har hertil bevilget en sum af 22 millioner francs. Sjøkanalen i den nedre del af Loire tillader allerede skibe med et dybgaaende af 19 à 20 fod at gaa lige op til Nantes, og nu vil man opmudre Loire i hele dens løb fra Nantes til dens munding til en dybde af 8 meter. Fjernelsen af øen Mabon i Nantes havn og anlægget af kaier og estakader paa den venstre flodbred vil danne fuldendelsen af dette kjæmpeverk. Varer kan nu losses lige paa jernbanevogne, hvorhos der langs kaierne findes store oplagstomter.

Den af norske og svenske skibe medbragte last var væsentlig af samme art som tidligere, hovedsagelig bestaaende af cellulosekub, cellulose, træmasse, bygningstømmer (nordisk og amerikansk), svensk jern, kul, tran, kaolin, appelsiner etc., hvilket alt for det meste kommer med dampskibe, medens sukker, koprah og desuden amerikansk tømmer endnu er forbeholdt seilskibene.

Returlast fra Nantes er der fremdeles mangel paa, og det er at haabe, at den nye industrielle virksomhed vil kunne afhjælpe denne ulempe. Endel af vore seilskibe erholdt i det forløbne aar last af skifer til England og Tyskland.

Skibsbyggeriet var besjælet af overordentlig stor livlighed, da det gjaldt at faa saa meget som muligt færdigt inden skibsbygningspræmiens ophør, og verfterne kunde ikke paa langt nær overkomme alle de indløbende ordres.

Trælast. Af bygningstømmer indførtes ialt 15 324 Ptbg. std., hvoraf fra Norge 529 std., Sverige 5 497 std., Finland 5 979 std. og Amerika 3 319 std. Foruden dette kvantum ankommer der ogsaa adskillig trælast til Nantes over Saint Nazaire. Importen af pichpine er i stadig stigende paa bekostning væsentlig af tysk trælast. Efter de herskende lave priser synes

markedet nu at have antaget en fastere karakter, efterat de store lagere for en stor del er blevet afsatte. Fragterne for trælast fra Østersjøen holder sig i 45 frcs. pr. std. med faldende tendens.

Svensk jern. Der importeredes i aaret 1901 1 216 000 kg. stangjern og 61 500 kg. baandjern mod 3 579 500 kg. i aaret 1900. Nedgangen skal skyldes mangel paa tilstrækkelig produktionsevne hos de svenske jernverker i det forløbne aar. Fragterne for jern overskrider for nærværende gjennemsnitlig ikke frcs. 14 fra Østersjøen og frcs. 10 à 11 fra Göteborg. Endel dampere benytter jernlasten som ballast ved indlastning af træmasse fra Skandinavien.

Cellulosekub og træmasse. Fabriken i Chantenay har ogsaa i aaret 1901 stadig indført betydelige kvantiteter grankub fra Norge og Finland, og der er til Nantes ankommet ialt 37 774 tons, hvoraf 15 089 tons fra Norge og 22 685 tons fra Finland. Da fabriken imidlertid ifjor sommer nedbrændte og først nu er blevet fuldt gjenopbygget, henligger der store lagere af kub, og der vil derfor næppe blive tale om nogen import af denne vare i aaret 1902. En følge af branden er, at fabriken har maattet indføre træmasse til sine kunder fra Skandinavien, hvorfor importen af denne artikel i aaret 1901 var særdeles betydelig, nemlig 18 862 tons mekanisk (hvoraf 1 592 tons tør og 12 992 tons vaad masse fra Norge samt 1 120 tons tør og 3 158 tons vaad fra Sverige) og 9 346 tons kemisk masse (hvoraf 6 822 tons fra Norge og 2 524 tons fra Sverige).

Svovlsyre. Der ankom ogsaa i aaret 1901 nogle partier svovlsyre med rutebaadene fra Kristiania. Prisen er 60 frcs. pr. 100 kg., leveret paa toldpakhus.

Kul. Der indføres fremdeles enorme kvantiteter kul fra det sydlige England. Fragten er for nærværende 6 à 7 frcs. pr. ton.

Fosfat. Importen af denne vare fra Tunis og Amerika er nu blevet meget betydelig og vil antagelig antage endda større dimensioner.

Rouen.

(Aarsberetning for aaret 1901 fra vicekonsul H. O:son Gyllenram, dateret 8de marts 1902).

Handel og sjøfart. Som det var at vente, viser den almindelige handels- og sjøfartsstatistik for aaret 1901, hvad Rouens havn angaar, at den krisis, som i aarets løb fremkaldte en særdeles merkbar stagnation i Frankriges fleste handels- og industrigrene, har medført en ganske væsentlig nedgang i havnens vareomsætning i sammenligning med det foregaaende aars omsætning.

Denne slaphed i affærerne har holdt sig ogsaa under begge de første maaneder af indeværende aar; og man turde faa gaa langt tilbage i havnens historie, for at finde en livløshed, modsvarende den, som under det sidste halvaar periodevis har fundet sted. Man har dog den tilfredsstillelse med tøie at kunne paastaa, at det ikke er Rouens havn, som staar i sin nedgang, at det ikke er spørgsmaal vedkommende havnen som importhavn, som har foraarsaget

formindskelsen i sjøfarten. Denne nedgang er nemlig udelukkende at tilskrive landets tilfældig svigtende kjøbeevne.

Blandt de mange aarsager, som har bidraget til at skabe denne forretningsstilstand, synes man at være temmelig enig om, at udstillingen i aaret 1900 indtager en fremskudt plads. Det har vist sig, at den industrielle organisations samtlige drivfjære efter en saadan kraftanstrængelse svækkes; efter en feberagtig livlighed følger udmattelsens lammelse. Samme foreteelser viste sig inden forretningslivet her i landet efter udstillingen i aaret 1889, men med en mindre foruroligende vedholden. Endnu synes lidet at tyde paa, at nogen bedring nærmer sig.

En omstændighed, som til en vis grad, ved siden af en betydelig formindsket kulindførsel, har bidraget til vintersæsonens mathed i skibsfarten paa denne havn, er aarets rige vinhøst. Behovet for spansk vin har været mindre; og maanedsbefragtninger af udenlandske dampskibe har i denne sæson ikke fundet sted mellem spanske havne og Rouen. Den spanske vin, som indføres, er hovedsagelig blevet fragtet med de franske dampskibe, som driver vinfragtfarten mellem Algeriet og Rouen, fra hvilken trade udenlandske fartøier nu er udestængte. De franske dampskibe i ovennævnte fragtfart anløber paa tilbagereisen de spanske havne og laster vinen til lave fragter paa Rouen, blot for at erholde den præmie, som anløbet af en udenlandsk havn paa reisen berettiger dem til.

Men trods præmierne og de lettelser af allehaande art i afgiftsveien, som er bevilget de franske dampskibe i denne trade, har vinfragttraden paa Algeriet i aarets løb været mindre lønnende og ladning vanskelig at erholde for det særdeles store antal rummelige dampskibe, som sattes igang i denne trade, ja i den grad, at idetmindste en af dem maatte sælges og overgik til et norsk rederi.

Indførselen af havre, særlig fra Rusland, samt af træmasse, har derimod betydelig oversteget det foregaaende aars og i nogen grad modvirket den i andre varer raadende fragtmangel paa Rouen. Tiltrods for havreindførselens store omfang, fornemmelig fra Libau, har dog de forenede rigers fartøier i meget ringe grad deltaget i denne, formodentlig paa grund af de lave fragtsatser. Da danske og tyske rederier imidlertid med en vis iver under sæsonen har slaaet sig paa denne fragtfart, er vore rederiers tilbageholdenhed bemerkelsesværdig; og man er tilbøielig til at spørge sig selv, om andre nationers fartøier kan seiles billigere end vore, og de udenlandske rederier saaledes finde en tilfredsstillende fortjeneste i fragter, som vore rederier har fundet sig nødsaget til at afslaa.

Hvad de forenede rigers skibsfart paa havnen angaar, holdt den sig i de første fem maaneder af aaret 1901 under det vanlige middelmaal. Efter et opsving i juni sank den med den tilbagevendende almindelige stagnation atter ned under middelmaalet; her holdt den sig til i september, da en sterk efterspørgsel efter tonnage helt uformodet opstod, og vor havn besøgtes af et saa stort antal norske og svenske fartøier, at sjelden et større sammenlagt drægtighedszifer er opnaaet af i en og samme maaned hertil ankomne norske og svenske fartøier. Men derefter holdt vor skibsfart sig atter mindre livlig til aarets slutning.

Indførsel. Følgende zifre udviser den almindelige indførsel til Rouen i aaret 1901:

Stenkul	883 677	tons	Svovlkis 5 905 tons
Korn	254 194	„	Kondenseret melk 2 146 „
Trælast	189 157	„	Is 1 170 „
Vin	150 831	„	Huder 529 „
Petroleum	126 705	„	Diverse 108 953 „
Træmassekub	85 799	„	
Træmasse	44 040	„	Sum 1 874 282 tons
Metaller	21 176	„	

Sammenlignet med aaret 1900, sees denne indførsel at have gaaet ned med 428 461 tons. Af en nærmere granskning af de to aars importzifre for de fornemste over havnen indførte vareartikler bemerkes for forrige aar trods den almindelige nedgang en betydelig forøgelse i indførselen af korn, nemlig 70 451 tons, samt 8 581 tons i importen af træmasse og 3 383 tons i importen af metaller, medens indførselen af andre varer er faldt i en særdeles bemerkelsesværdig grad. Saaledes viser importstatistiken for aaret 1901 følgende formindskelse for hovedartiklerne:

Stenkul	225 519	tons	Celluloseved	20 721	tons
Vin	138 718	„	Petroleum	8 055	„
Trælast	36 243	„			

Da det turde være af særlig interesse for vore exportfirmaer ved siden af totalindførselen af de fornemste fra de forenede riger hertil exporterede vareartikler at erfare, hvor store kvantiteter af samme slags varer der indførtes hertil fra andre lande, gjengives nedenfor en fra det herværende toldkammer modtagen fortegnelse derover:

	Saget trælast. Kg.	Usaget trælast. Kg.	Celluloseved. Kg.
Sverige	86 908 000	54 880	—
Norge	1 584 000	1 308 386	6 697 000
Rusland	49 456 000	4 956 932	78 802 000
Østerrige	38 932 000	24 000	—
Tyskland	1 135 000	—	—
England	8 000	7 000	—
Amerika	4 783 000	—	—
Sum	182 806 000	6 351 198	85 799 000

	Kemisk træmasse. Kg.	Mekanisk træmasse. Kg.
Sverige	2 200 869	6 761 376
Norge	8 568 701	24 514 500
Rusland	—	—
Østerrige	940 000	—
Tyskland	703 062	447 300
England	35 432	35 666
Amerika	72 434	—
Holland	56 023	—
Belgien	204 743	—
Sum	12 281 264	31 758 842

Trælast. Alle slags trælast vil altid, paa grund af sin voluminøse natur og lave værdi danne en af de fornemste importartikler til en indlandshavn som Rouen med billig flod- og kanaltransport til afsidesliggende steder i det indre af landet. Som importhavn for nordisk trælast, hvilken import hovedsagelig foregaar med dampskibe, har Rouen derfor lidet at frygte af konkurrerende havne.

Hvad særlig trælastindførselen i aaret 1901 angaar, er allerede anført, at importen ikke ubetydelig understiger det foregaaende aars. Trælasthandlerne har i almindelighed ogsaa havt et mindre tilfredsstillende aar. Indkjøbspriserne, som var særlig høie ved sæsonens begyndelse, faldt hurtig i løbet af mai maaned, paa grund af manglende efterspørgsel i Sverige, hvorfor derværende exportører, som havde store lagere paa haand, afsatte sine forraad til saa yderlig lave priser, at der for visse sorter bemerkedes et saa stort prisfald som 80 à 40 francs pr. standard. Et saadant forhold paa det svenske marked medførte helt naturlig en særdeles ufordelagtig stilling for importørerne her i landet, som havde forsynet sig til de forud raadende høie priser; og man kan heller ikke undre sig over, at forretningernes gang for en tid hemmedes.

En del importører, som ikke havde kunnet drage fordel af prisfaldet, eller som, i forventning om et yderligere fald, havde opsat indkjøbet, blev i stedet mod slutningen af sæsonen tvunget til at betale de da atter noget forhøiede priser. Salget synes at have gaaet smaat, og de lagere, der nu i februar er i behold, siges at være større end vanligt her paa pladsen, dog med undtagelse for granplanchetter, hvoraf behovet paastaaes at være meget sterkt. Efterspørgselen efter gran siges nemlig i aar at være langt større end efter furu. I almindelighed iverksættes opkjøb af gran før sæsonens aabning, men iaar synes man at nøle, af frygt for, at de svenske priser ikke kommer til at holde sig, samt at forrige aars prisfald saaledes skulde komme til at gjentage sig; i særdeleshed troes dette at blive tilfældet med furu, som har været gjenstand for ringe afsætning, og hvoraf lagrene opgives at være store.

Ved et overblik over fragtsatserne for trælast fra Norrlandshavnene til Rouen under sidstforløbne aar finder man, at der ved sæsonens aabning betaltes 35 francs pr. standard, at der eftersom sæsonen skred frem, erlagdes 40 francs, samt at et stort fald i fragterne fandt sted mod sæsonens slutning, da dampskibe befragtedes hertil til og med til 28 francs pr. standard.

At tiltrods for disse særdeles lave rater importen hertil under aaret betydelig understeg det foregaaende aars, da fragtsatserne varierede mellem 45 og 62 francs pr. standard, er bemerkelsesværdigt, naar man tager i betragtning, at transportomkostninger indgaar i en særlig betydelig grad i prisen her paa pladsen for hertil importerede trælastprodukter, der hovedsagelig er trælast bestemt for byggeøiemed.

Fransk trælast og skoge. Det er opgivet, at fransk vare begyndte at vinde større afsætning i dette distrikt, end hidtil har været tilfældet. En herværende importør har forklaret, at nogle af hans kunder stadig mere og mere er begyndt at kjøbe fransk vare, samt at en af dem aldeles har ophørt at forsyne sig med nordisk trælast. At forholdet kan være saa, bør vel just ikke vække nogen større forundring, i særdeleshed under aar, da høie priser og fragter er raadende paa skandinavisk trælast. Det er alligevel troligt, at det omhandlede forhold egentlig gjælder visse tragter, hvorhen transportomkost-

ningerne fra sjøhavn spiller en stor rolle i varens pris paa pladsen, medens den franske skog derimod findes nær ved haanden.

Store, saavel løv- som barskoge omgiver Rouen paa alle sider, og en større del af landet langs Seinens bredder ned mod havet er beklædt med ege-, alme- og barskoge. Strækningerne langs flodens bredder fra Rouen mod havet har fra urgammel tid, man kunde næsten sige forhistorisk, hovedsagelig været skogland. For nærværende er 15 pct. af dette departement dækket af skog, og den største del af disse skove tilhører og skjøttes af staten. Staten er nemlig selv den største skogeier og trælasthandler i Frankrige. I Rouens nærmeste naboskab synes dog ingen afvirkning af skog af betydning at gaa for sig for byggeøiemed. Skog for brændsel, samt stolper og jernbanesveller o. s. v. tilvirkes og afsættes derimod i store kvantiteter. Intet træ til brændsel importeres, da saadan vare ikke vilde kunne bære den derpaa lagte indførselstold. Da den franske skog, statens og den private, strækker til til at dække landets behov af trebrændsel, er ved belagt med en beskyttelsestold for at forhindre den udenlandske fra at forstyrre den indenlandske vares marked. Den indenlandske vare anvendes imidlertid blandt andet ogsaa for tilvirkning af døre og vinduer, medens importen af færdiggjorte vindues- og døremner siges at udgjøre en meget sterk konkurrence for samme.

Træmasse og celluloseved. I aaret 1899 importeredes til Rouen 39 915 tons træmasse og 69 350 tons celluloseved, hvilket for hver enkelt af disse artikler udgjør en forøgelse af, med et rundt tal 10 000 tons fra foregaaende aars indførsel. I aaret 1900 sank træmasseindførselen til 35 459 tons, samtidig med at importen af celluloseved steg til 106 520 tons. I det nu snart udløbne aar steg imidlertid atter indførselen af træmasse til 44 040 tons, hvilket turde være det største i 12 maaneder hertil importerede kvantum, medens cellulosevedindførselen sank 20 721 tons eller til 85 799 tons.

Med disse ikke ubetydelige fluktuationer for øie turde det være vanskeligt at drage nogen slutning om, hvorvidt de franske papirtilvirkere nu mere end før viser en tilbøielighed til selv at producere sit behov af masse. Importen af færdig masse synes dog snarere at have en tendens til forøgelse, og i det hele maa det siges, at begge de ovennævnte to vareartikler udviser omtrent samme heldning mod forøgelse i indførselen til denne havn.

Havreindførsel. I den under aaret stedfundne usedvanlig store havreindførsel til Rouen har de forenede riger taget en forholdsvis ringe del, om end indførselen fra vore lande har været større end aaret forud. Mod de vældige partier, som indførtes fra Libau, er blot 10 118 tons importeret fra Sverige og 8 569 tons fra Norge.

For Sverige udgjorde det indførte parti ikke destomindre en forøgelse af 9 917 tons paa foregaaende aars indførsel.

Fra Norge fandt i aaret 1900 ingen havreindførsel sted til denne havn; hele importen i indeværende aar viser saaledes en øgning.

I sammenhæng med havreindførselen til Rouen maa bemerkes, at en stor del af den hertil indførte havre importeres for regning af firmaer i det indre af landet. Exportører hjemme, som søger afsætning paa Frankrige, tilraades at sætte sig i forbindelse med en af de officielle kornagenter i Paris („courtiers en avoines"), som paa den derværende kornbørs udbyder varen til importfirmaerne, og hos hvem der ved effektueret salg opbevares en forseglet prøve

af den solgte vare, hvilket altid udgjør en vis garanti ved mulig opstaaende tvistemaal angaaende leverancen.

Skibsfart. Ifølge af det herværende toldkammer meddelte oplysninger havde sidstforløbne aars skibsfart paa Rouen et omfang af 1 508 fartøier dr. 942 929 reg.-tons, hvilket udgjør 183 fartøier og 56 337 reg. tons mindre end foregaaende aars skibsfart.

Fordelt paa de forskjellige nationer stillede bemeldte skibsfart sig for aaret 1901 som følger:

	Dampskibe.		Seilskibe.	
Nationalitet.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Britisk .	747	380 583	24	3 874
Fransk	363	249 734	7	8 743
Dansk . .	91	85 197	—	—
Norsk	85	56 266	6	1 901
Svensk . . .	66	52 423	—	—
Tysk	57	34 513	1	1 452
Østerrigsk . .	25	35 741	—	—
Russisk . . .	9	5 167	—	—
Spansk . . .	9	7 379	—	
Belgisk . . .	8	7 417	—	—
Hollandsk . .	5	7 218	—	—
Italiensk . .	2	2 564	—	—
Græsk . . .	2	2 622	—	—
Sum	1 469	926 824	39	16 105

Om ovenstaaende tabel sammenlignes med det næst foregaaende aars, finder man, at medens de forenede rigers og den britiske skibsfart paa havnen i lighed med skibsfarten i dens helhed er gaaet ned, er den tyske steget med 26 fartøier og 14 396 tons samt den danske med 13 fartøier og 10 613 tons, hvilket, om det end er et eiendommeligt forhold, da den almindelige skibsfart i sin helhed er gaaet ned, dog er let forklarligt. Nedgangen i den britiske fragtfart er nemlig en given følge af den formindskede kulimport, medens forøgelsen i den tyske og den danske beror paa disse nationers fartøiers livlige deltagelse i den forøgede kornimport fra russiske og tyske Østersjøhavne og for de danskes vedkommende ogsaa i trælastfragtfarten.

Den danske skibsfarts aarlige vækst paa Rouen fortjener at fremholdes som et exempel paa, hvad energi i forbindelse med en systematisk dreven befragtningsvirksomhed formaar at afstedkomme. For nogle aar siden udgjorde den danske skibsfart paa denne havn en samlet drægtighed af kun omkring 20 000 à 30 000 tons. Hvert aar er den imidlertid stadig blevet øget med omtrent titusen tons og har iaar opnaaet 85 197 tons, overstigende saavel den norske som den svenske, om disse tages hver for sig. De forenede rigers skibsfart indtager dog endnu tilsammen første plads efter den britiske af udenlandske nationers fragtfart paa havnen.

De store danske rederier, der er i besiddelse af store lastedampere, vel skikkede for trælastfragtfarten, begyndte efter at have betydelig skjærpet sin

deltagelse i fragtfarten med svensk trælast paa Rouen for faa aar siden at lægge under sig den største del af befragtningskontrakterne for celluloseved fra de finske havne hertil. Denne fragtfart i forbindelse med den fra de svenske Norrlandshavne, der under størstedelen af aaret yder en stadig fragtrute, nemlig paa Rouen og derfra til britisk kulhavn samt derpaa tilbage med ladning til Kronstadt eller Østersjøhavn for derefter atter at laste paa Rouen, synes særlig at have faldt i de danske rederiers smag. Ogsaa efterat de nordiske havne var stængt for vinteren, har de, saa længe varer fandtes at faa, fortsat at benytte sig af omtrent de samme fragtruter, men med Libau og delvis Riga som udgangspunkter, samt hovedsagelig med korn som ladning.

I vor tids skibsrederivirksomhed synes tendensen mere og mere at helde, ikke alene mod tidsbefragtninger, men ogsaa mod kontraktbefragtninger for transport af last paa visse ruter, hvor stadig og rigelig tilgang paa last for kombinerede befragtninger giver jævn og systematisk sysselsættelse. De danske rederier synes, hvad deres fart paa Rouen angaar, at ledes af det nævnte princip; og da Østersjøfragttraden paa Rouen byder dem en stadig fragtrute, synes de med hele sin kraft at søge med sin mægtige tonnage at beherske denne. Den ihærdighed, hvormed de, ogsaa med de under indeværende sæsons vintermaaneder fra Libau for korn raadende lave fragtsatser, har holdt fast ved farten paa Rouen, giver støtte for en saadan antagelse.

Der var en tid, da franske lastemodtagere altid fortrinsvis for visse vareslags befragtede norske eller svenske fartøier. Dette fortrin gives nu ligesaa gjerne til danske fartøier, hvis førere har vidst ved omtanke og dygtighed at gjøre sig ligesaa afholdte som vore egne.

Et særligt betegnende tilfælde, hvor et dansk firma havde paataget sig en leverancekontrakt paa Rouen, maa anføres. Et parti paa 6 000 kubikfavne celluloseved, at skibes fra havn ved Kristianiafjorden til Rouen, blev i høst tilbudt saavel norske som svenske rederier, men afsloges af dem paa grund af, at de ansaa den tilbudte fragtsats ikke lønnende. Et dansk firma paatog sig imidlertid straks efter transporten til den noterede pris. Seiler de billigere end vore fartøier — eller behøver vore rederier en større fortjeneste paa sin fragtfart?

En byrde, som i konkurrancen om ovenomhandlede fragtfart af celluloseved fra finske havne til Rouen tynger i det mindste paa de norske fartøier, er konsulatafgifterne. To norske dampskibe paa omkring 1 000 tons drægtighed var sidstforløbne sæson i fem maaneder under tidsbefragtning i nævnte fragtfart, samt udførte derunder fire af de ovenfor omtalte rundreiser. Det norske rederi, som synes at have været tilfreds med sin befragtning i traden, ønskede at fornye kontrakten for den kommende sæson. Befragteren gjorde imidlertid sin kalkule og fandt, at de i fire havne under turen erlagte konsulatafgifter beløb sig til omtrent 50 centimes pr. kubikfavn, og svarede, at, om det end i sig selv ikke er noget betydeligt beløb, bliver det dog for et flertal af baade og reiser anseligt nok til at maatte regnes med, saa meget mere som danske baade er fri for saadanne afgifter — og de norske baade blev ikke befragtede paany. Det maa ogsaa betænkes, at under turen maa vore fartøier erlægge fulde konsulatafgifter: 1. i britisk kulhavn; 2. i Kronstadt; 3. i finsk indlastningshavn og 4. i losningshavnen Rouen. For en damper alene paa 1 000 reg.-tons beløb konsulatafgifterne sig saaledes til francs 352.80 for hver tur, det vil sige: 1 764 francs for fem ture i sæsonen. Befragteren af de to omtalte norske dampskibe var et firma i Uleåborg. Forøvrigt formidles

befragtningerne i almindelighed i denne fragtfart ved befragtningsagenterne i Paris.

Det kunde under den strenge konkurrance, som nu er raadende mellem sjøfarende nationer, synes, at vore rederier skulde finde en ikke saa ringe hjælp ved, at konsulatafgifterne snarest mulig afskaffedes.

Da det, med hensyn paa skibsfarten paa Rouen, er af interesse at sammenligne, i hvor stor grad hver enkelt af de konkurrerende nationer, betræffende artiklerne trælast og korn, har deltaget i fragtfarten fra de forskjellige lande paa denne havn, gives nedenfor en fortegnelse derover, efter de fra det herværende havnekontor modtagne opgaver:

Trælast-skibsfarten.

Fra	Flag.	Antal.	Tons.
Frankrige	Fransk	5	932
Sverige	Svensk	25	25 231
	Norsk	3	5 000
	Dansk	23	36 960
	Fransk	9	17 721
	Britisk	4	6 259
Norge	Norsk	5	2 500
Rusland	Norsk	3	4 767
	Fransk	1	2 220
	Dansk	13	19 280
	Britisk	5	8 200
	Tysk	6	7 930
	Russisk	1	1 765
Amerikas Forenede Stater	Fransk	1	1 947
	Britisk	1	3 000
Tyskland	Tysk	3	600
Østerrige	Østerrigsk	24	34 329
	Italiensk	1	1 050

Celluloseved (i hele ladninger).

Rusland	Dansk	28	61 699
	Norsk	20	23 855
	Hollandsk	5	14 630
	Belgisk	1	2 800

Ifølge ovenstaaende opgaver har i sidstforløbne aar trælastindførselen hertil fra Sverige med svenske fartøier understeget den, som har fundet sted

*

med danske fartøier, med 11 729 tons. Et saadant forhold er værd at vies opmerksomhed paa et gammelt fragtfartsmarked, hvor vore fartøier hidindtil altid har været de overveiende. Det indebærer et „giv agt!“ Det er vor egen trælastexport, som hidindtil hovedsagelig er kommet hid med vore egne fartøier, der nu begynder at overgaa til udenlandsk kjøl. Kan vort flag ikke længere modstaa konkurrancen? Staar vi ved et vendepunkt? Har ogsaa her de danske rederier fragtet, hvad vore rederier har afslaaet at paatage sig? Eller er det beroende paa en mangel hos befragtningsmellemhænderne — en begunstigelse af konkurrenten? Eller har vi her at gjøre med et simpelt træf — en undtagelse for aaret, beroende paa danskernes aarvaagenhed for straks at snappe op saa meget som muligt af fragterne paa Rouen?

Korn-skibsfarten.

Fra	Flag.	Antal.	Tons.
Algeriet	Fransk	31	33 824
Frankrige	—	13	3 502
Sverige	Svensk	8	3 465
	Tysk	1	850
Amerika	Norsk	2	7 240
	Britisk	22	83 317
	Spansk	1	3 205
England	Britisk	8	3 216
	Fransk	1	30
	Tysk	1	511
Rusland	Svensk	7	10 624
	Norsk	7	7 240
	Britisk	13	21 646
	Tysk	15	15 867
	Dansk	22	34 064
	Spansk	1	2 200
Tyskland	Svensk	1	850
	Tysk	14	9 595
	Dansk	4	3 210

Den norske og svenske skibsfart. De forenede rigers skibsfart paa vicekonsulatets havn i den sidste treaarsperiode fremstilles i følgende tabel:

	1901.		1900.		1899.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Svenske fartøier	66	52 423*)	97	77 057	113	88 443
Norske do.	91	58 167**)	99	65 205	76	44 850
Sum	157	111 590	196	142 262	189	133 293

*) Alle dampskibe.
**) Hvoraf 86 dr. 56 266 tons var dampskibe.

Efter den stadige stigning, som helt siden aaret 1896 har fundet sted i vor skibsfart paa denne havn, opstod saaledes i det foregaaende aar, paa grund af de inden handel og skibsfart raadende trykkede tider et særdeles merkbart aftagende. Skibsfarten i aaret 1901 understeg nemlig den i aaret 1900 med 39 fartøier og 31 672 tons.

Skibsmægler-monopolet (særlig med hensyn paa Rouen). De fartøisafgifter, som mest tynger paa skibsfarten paa Rouen, er lods- og mæglerafgifterne, der som bekjendt afkræves efter lovlig fastsatte takster. Lodstakstens reduktion har imidlertid, som i foregaaende aarsberetninger omtalt, Rouens handelskammer allerede delvis gjennemført. Yderligere nedsættelser kommer til at iverksættes paa den maade, at lettelsen i aaret 1910 kommer til at beløbe sig til 30 pct. af den ældre, for aaret 1899 gjældende takst. Men en reduktion af den særdeles høie obligatoriske mæglertakst synes endnu ikke at være at forvente.

Det franske skibsmægler-monopol, som daterer sig fra aaret 1881, har imidlertid i de sidste aar, særlig siden begyndelsen af aaret 1898, været gjenstand for angreb af en saa stor udstrækning og af en saa alvorlig beskaffenhed, at man saa smaat begynder at føle sig mere tilbøielig til at tro, at mægler-syndikaterne, hvem det gjennem deres indflydelse hidindtil har lykkes at afværge ethvert angreb paa monopolet, sluttelig turde komme til at gaa under i den mod dem paagaaende kamp. Selv om man endnu ikke paa en længere tid kan vente sig en saa radikal forandring som det frie mæglervæsens indførelse, og muligvis et forsøg med tarifens reduktion først vil gjøres, turde dog mægler-monopolets ophør ikke godt kunne ansees som andet end et tidsspørgsmaal, thi det er jo ikke muligt, at et monopol, hvis betyngende bekostning for handel og skibsfart ikke længere opveies af dets saakaldte fordele, skulde i en ubegrænset tid kunne modstaa en alt mere og mere voksende opinion for sammes afskaffelse; og saa meget mindre, som det i vore dages udviklede forretningsliv, og dette særlig med hensyn paa Rouen, er fuldstændig unødvendigt.

Monopolets ophævelse er imidlertid et spørgsmaal, som i finansiel henseende siges at indebære visse vanskeligheder, der, skjønt langt fra uoverstigelige, dog turde medvirke til, at man i regjeringskredse finder sig mindre tilbøielig til snart at optage spørgsmaalet til endelig behandling.

I den i saavel franske som engelske fagtidsskrifter mod monopol førte kamp fremholdes blandt andet, at et saadant ikke svarer til nutidens forretningslivs krav, at det udgjør en tung byrde for handelen, paa den maade, at den obligatoriske, høie mæglertakst bliver en virkelig skat paa selve handelsvarerne. Og i betragtning af, at en sjøhavns udvikling i høi grad er beroende paa de faciliteter, som den byder, saavel som paa, at fartøiernes omkostninger i havnen i størst mulig grad formindskes, saa mener man, at mæglertaksten ikke længre bør udgjøre en hindring i denne henseende eller en undtagelse fra den anførte regel.

Da saa er tilfældet, spørger man med rette sig selv, til hvad nytte monopolets opretholdelse tjener, siden de forhold, som har fremkaldt samme, ikke længere er tilstede. Med det britiske riges omfattende skibsfart i de franske havne, kan man ikke forundre sig over, at striden mod det franske mæglermonopol i de engelske fagaviser kraftig er blevet understøttet af de britiske rederiforeninger. De fremsatte klagemaal har fundet forøget skarphed i den

omstændighed, at den franske skibsfart er saa godt som fritagen for skibsmægler-takst, hvilket udgjør en slags differential-behandling for samme.

Meierivæsenet. Præsidenten i „Syndicat agricole de la Seine-Inférieure", hr. Fortier, har nylig publiceret en afhandling, hvori gives en fuldstændig beskrivelse over andelsmeierierne i Surgères og Aigre i departementet Charentes. Efter et besøg paa pladsen beskriver han med nøiagtighed alle tekniske detaljer i den derværende smørtilvirkning samt de erholdte resultater. Han kommer til den slutning, at det er paa tiden, at saadanne meieriforeninger nu dannes i Seine-Inférieure. Han tilraader Normandiets landbrugere at slutte sig til foreningsidéen, som de hidindtil har været mindre tilbøielige til at optage. Hensigten med disse meieriforeninger, siger han, er at berede de mindre landbrugere, som har vanskelig for at forskaffe sig alle moderne meierimaskiner, anledning til gjennem foreningen at drage fordel af omhandlede maskiner og saaledes sikre sine produkter det ry, som erhverves ved en uklanderlig tilberedning, og de priser, som erholdes for prima vare.

Om disse planer kom til udførelse, turde Normandiet blive en større konkurrent end hidtil paa det engelske marked; men anledning vilde maaske tilbyde sig for vore fabrikanter af meieriredskaber til at finde afsætning for sin tilvirkning, og maaske kunde ogsaa pladse blive at erholde for i meierihaandtering kompetente personer.

Da jeg for nogen tid siden havde anledning til at besøge syndikatets kontor for at sætte det i forbindelse med et kemisk-teknisk laboratorium i Syd-Sverige for tilvirkning af produkter for smør- og ostefabrikation, forhørte jeg mig paa samme tid hos forstanderen angaaende udsigten til her paa stedet at forsælge norske og svenske landbrugsredskaber. Han oplyste imidlertid, at nogen udsigt ikke forefandtes, da den indenlandske fabrikation i nævnte branche var fuldt saa udviklet som den skandinaviske, om ikke mere. Men hvad meierimaskiner og de til en rationel meieridrift hørende apparater angik, var vi unegtelig overlegne, og turde her muligens være noget at gjøre.

I anledning heraf meddelte jeg syndikatet adresserne paa vore fabrikanter af forskjellige meierimaskiner, i haab om, at en skriftveksling med dem maatte lede til et forsøg af deres fabrikater og en betydeligere afsætning deraf i dette store, jorddyrkende distrikt.

Skibsbyggeri. Det herværende skibsbyggeri-etablissement: „Abeliers et Chantiers de Normandie" er efter en noget omskiftelsesrig eksistens den 15de marts 1901 under et nydannet selskab med en kapital af 8 000 000 francs overgaaet til „Chantiers et Abeliers de St. Nazaire" (Penhoët), som i Grand-Quevilly, ca. 5 kilometer udenfor Rouen, i det mindste for nærværende fortsætter at bygge jern- og staalseilfartøier af store dimensioner.

Det normanniske skibsverft har under vanlige forhold sysselsat omkring 600 arbeidere og betalt for 10 timers arbeide pr. dag efter frcs. 0.55 pr. time. Støbegodset tages fra Østerrige og andre dele fra Frankrige.

Det har for nærværende under bygning otte stykker staal-seilfartøier af en nettodrægtighed af ca. 2 650 tons samt med en lastningskapacitet af 3 200 tons; ligedan 2 torpedo-ødelæggere (contre-torpeleurs de haute mer) for den franske flaades regning.

Den liberale understøttelse, som den franske stat hidtil, i form af bygge- og navigationspræmier, har bevilget i Frankrige byggede seilfartøier af jern og

staal, har under størstedelen af de aar, som det omhandlede skibsbyggeri har udøvet sin virksomhed, tilført samme et betydeligt antal bestillinger paa store tre- og firemastede staalseilfartøier. De byggede fartøier har været særdeles vel byggede og særdeles sjødygtige ; men et faktum er det, at aktieeierne, trods de af regjeringen uddelte store præmier (beløbende sig for et fartøi paa 2 000 reg.-tons til 130 000 francs efter 65 francs pr. ton), idetmindste under største delen af tiden siden aaret 1873, da virksomheden paabegyndtes, ikke har erholdt nogen uddeling.

Her foreligger saaledes et slaaende exempel paa, at omendskjønt statstilskuddet har været saa rigelig tiltaget, at et tab skulde troes at have været umuligt, har dette i sig selv ikke været nok til at hjælpe et skibsbyggeri, selv om det er vel sysselsat, til en lønnende virksomhed.

Om konstruktionspræmierne i dette tilfælde ikke har været nok til at bygge fartøier med fortjeneste, saa skulde det dog synes, at navigationspræmierne burde have rukket til at seile fartøierne med god gevinst, thi de sidstnævnte præmier har været saa høit tiltaget, at rederne af de nybyggede fartøier vel burde have kunnet seile dem med fortjeneste uden at behøve at bekymre sig meget om, hvorvidt lønnende ladning fandtes at faa eller ikke, selv om indkjøbsprisen paa fartøierne havde været høi.

Siden kamrene imidlertid nu har fundet, at de til seilfartøierne bevilgede præmier har forfeilet det tilsigtede øiemed, nemlig at hjælpe den franske sjøfart paa gode fødder, turde bygningen af de vakre staalskibe ei meget længere komme til at fortsættes; og kommer maaske den ved statsmidler opspirede skibsfartsnæring i denne gren, som aldrig vilde kommet op ved egen livskraft, til at gaa sit fald i møde.

I stedet haaber man paa, at dampskibsbyggeriet her i landet, naar de nu voterede præmier for i Frankrige byggede dampskibe kommer til at erlægges, skal erfare et større opsving og dermed dampskibsflaaden en hurtig tilvækst.

Havnen og trafikforbindelser med det indre af landet. Det paastaaes, at nutidens skibsfart tyder paa, om den end ikke afgjort har lagt for dagen, at fremtiden er for indlandshavnene. Det er jo ogsaa ubestrideligt, at jo længere ind i et land voluminøst og tungt gods kan fragtes i sjøgaaende fartøier, desto billigere er transportomkostningerne siden til destinationsstedet i det indre af landet. Da Rouen ved sin geografiske beliggenhed ikke alene er en indlandshavn for oceangaaende fartøier, beliggende 90 kilometer (125 langs Seinen) ind i landet, men ogsaa ved fragtfarten paa Seinefloden og det dermed forenede vidtløftige kanalsystem, dertil indført gods kan fragtes videre paa den billige vandvei langt ind i hjertet af landet, forstaar man let den store fordel, som Rouen eier som importhavn; en fordel, som alt mere og mere turde komme til at erkjendes, siden det nu gjennem drøie omkostninger og et uafbrudt arbeide under sagkyndiges ledelse er kommet dertil, at større, dybgaaende fartøier baade dag og nat med lethed og sikkerhed kan foretage reisen op- eller nedover floden. Ved det system af oplyste bøier, som nu anvendes for at afmerke skibsleden ved nattetid, behøver fartøierne ikke længere at oppebie daghøivandet paa Havres red, hvilket kan medføre en tidsbesparelse af 12 timer i opkomsten til havnen.

Rouens havn har ikke ophørt at retfærdiggjøre de betydelige summer, som er nedlagt i dens udvidelse og i flodløbets forbedring. Yderligere arbeider for havnens udvidelse er planlagt, saasom kaiomlægninger paa 1 740 meters længde og anlæggelse af en tørdok, 150 meter lang og 22 meter bred.

For ca. 50 aar siden besøgtes havnen alene af kystfarende fartøier dr. 200, høist 250 reg.-tons. Nu kan 20 fods og ved flodtid endog indtil 23 fods dybgaaende fartøier, bærende paa kjølen 3 000, 4 000 og 5 000 tons ladninger, med lethed komme op i havnen.

Tilløbet af store fartøier har gjort kaiernes forlængelse til en nødvendighed; men hvor hurtig dette arbeide end er blevet drevet paa, har det ikke kunnet iverksættes hurtig nok for tilstrækkelig at møde behovet.

I det store „basin-maritime" havde ved udgangen af aaret 1901 de anvendelige kaier følgende længder:

venstre side: 1 990 m.
høire do. 2 030 m. } 4 020 meter.

I trælastimportdokken findes paa venstre side 5 forankringspladse og paa den høire fire. Hver forankringsplads kan modtage de største fartøier, som besøger Rouen. Men trælastimporten er ikke henvist udelukkende til bemeldte dok. En stor del af kaierne paa begge sider af „basin-maritime" er i sæsonen optaget af trælossende fartøier. Petroleumsdokken har 8 forankringspladse, ligeledes for de største fartøier.

En delegation fra Rotterdams municipalstyrelse besøgte forrige aar Rouens havn for at erholde nærmere kjendskab til de hersteds vedtagne anordninger for modtagelsen og behandlingen af petroleum. Denne delegation har efter besøget i dokken oplyst, at Rouens havn syntes dem at være en af de bedst beskyttede havne mod de katastrofer, som behandlingen af petroleum ikke sjelden fremkalder, og særdeles vel beliggende for den slags trafik.

Handelskammeret i Rouen har i aaret 1901 fuldført sin anordning af hydrauliske kraner ved opførelsen af et drivverk paa havnens høire kai og opstillingen af yderligere 10 hydrauliske løftekraner paa samme kai. Dette bringer antallet af rullende hydrauliske kraner i havnen med en løftekraft af 1 250 kilo op til 30 stykker.

Desuden findes en 30 tons kran for haandkraft, samt 2 rullende hydrauliske kraner med to forskjellige løftekraner (1 250 og 2 500 kilo), samt en dampkran med en løftekraft af 10 tons og otte saadanne paa 1 200 à 1 500 kilo.

Desforuden findes 30 st. s. k. pontonkraner for losning af gods i lægtere o. s. v.

En 80 tons kran er for nærværende foreslaaet opsat.

Foruden i havnens nærhed beliggende store magasiner for almindelig brug disponerer havnen over 4 st. jernskur (Hangors), dækkende tilsammen 12 000 kvm., ligeledes en slip, system Labat.

Flodfragtfarten paa Seinen, der, som tidligere nævnt, giver denne havn et særligt og eget karakteristisk drag, vokser stadig. Aar 1894 oversteg de til indlandet fra Rouen afskibede varer for første gang i havnens annaler 1 000 000 tons. Den haarde vinter 1895, da Seinefloden ovenfor Rouen islagdes i ca. en maaned, bragte zifrene ned til 857 000 tons, men aar 1896 steg de atter til en million tons — 1 022 698. Aar 1899 udgjorde totalsummen 1 213 318 tons, og aar 1900, det sidste aar, for hvilket statistik foreligger, steg tonnagetallet til 1 536 856 tons.

Jernbaneselskaberne formindsker stadig sine fragtsatser, men alligevel øges anvendelsen af de farbare vandveie, ved hvis hovedudløb Rouen er beliggende.

Det er ikke alene Paris, som tager den største del af sit gods fra Rouen vandveien, men varer befordres vandverts fra Rouen lige til op mod Frankriges grænser i nordost, øst og sydost, ligesom ogsaa langt ned syd i landet.

Men paa samme tid som Rouens havn staar i forbindelse med landets indre ved den billige vandvei, er Rouen et foreningspunkt for tre af Frankriges seks store jernbaneselskaber og saaledes et naturligt midtpunkt for vareudsendelse paa landets jernbanenet.

Seinen.

Beliggenheden af den s. k. rende eller skibsled har i hele aaret 1901 været omtrent den samme som mod slutningen af aaret 1900. Den udmunder fremdeles i midtfordybningen mellem Amfard- og Ratierbankerne. I marts maaned fandt paa grund af lokale skiftninger en forandring sted i afmerkningen af skibsleden forbi Honfleur og Granville, hvorved bøierne flyttedes omtrent 2 kilometer mod syd. Med undtagelse af mindre forandringer af liden betydning, har det nye leie været uforandret til begyndelsen af aaret 1902, da bøierne 1—2 og 3—4 maatte flyttes mod syd, idet rendens retning havde draget sig noget mod Ratierbanken.

Den høieste banke i skibsleden observeredes i marts maaned ved Granville med merket + 0.40 under sjøkarternes nulbetegning. Den indehar for nærværende samme stilling og opnaar merket + 0.30.

De vidtløftige forbedringsarbeider, som hovedsagelig bestaar i opførelsen af sterke og kostbare dæmninger paa lange strækninger paa visse steder paa flodens bredder, og hvilke arbeider bestemtes ved lovene af den 29de mai 1883 og den 19de marts 1895, er i aarets løb drevet med energi og kommer til uafbrudt at fortsættes.

De iverksatte opmudringer ved opsugningsverk (dragues par succion) har medført et for flodopløbet særdeles gunstigt resultat.

To nye opmudringsverk af denne art, tilvirkede af firmaet Satre i Lyon, er anskaffet samt begyndte at anvendes i maanederne juni og juli.

De fire opmudringsverk, som saaledes nu er i brug, har i aaret 1901 optaget fra flodens bund 1 239 382 kbm.

St. Petersburg.

Aarsberetning for aaret 1901 fra generalkonsul Gust. M. Damberg, dateret 6te juni 1902.

Den norske skibsfart i aaret 1901.

	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	1 581	31	10 911	39	12 492	2	1 188	36	19 719	38	20 907
Seilskibe	-	-	17	9 296	17	9 296	2	904	2	405	4	1 309
Sum	8	1 581	48	20 207	56	21 788	4	2 092	38	20 124	42	22 216
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	3	603	98	90 405	101	91 008	-	-	39	29 555	39	29 555
Seilskibe	7	536	6	2 364	13	2 900	-	-	17	6 079	17	6 079
Sum	10	1 139	104	92 769	114	93 908	-	-	56	35 634	56	35 634
Totalsum af ladede fartøier	18	2 720	152	112 976	170	115 696	4	2 092	94	55 758	98	57 850
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe .	-	-	11	11 046	11	11 046	1	109	11	2 522	12	2 631
Seilskibe . . .	-	-	-	-	-	-	1	697	12	7 290	13	7 987
Sum	-	-	11	11 046	11	11 046	2	806	23	9 812	25	10 618
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	19	11 549	19	11 549	-	-	81	73 002	81	73 002
Seilskibe	1	793	6	3 092	7	3 885	1	54	2	652	3	706
Sum	1	793	25	14 641	26	15 434	1	54	83	73 654	84	73 708
Totalsum af ballastede fartøier	1	793	36	25 687	37	26 480	3	860	106	83 466	109	84 326

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 1 303 640.00, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 611 490.00.

For ordre, reparation eller lignende anløb ingen norske fartøier.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 316 dr. 152 891 tons, til hovedstationen 212 dr. 65 952 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 2 078.24, ved vicekonsulsstationerne kr. 6 898.64; heraf tilfaldt konsulen kr. 3 396.11.

Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 3 508.07, ved vicekonsulsstationerne kr. 5 442.35; heraf tilfaldt konsulen kr. 2 691.67.

Ialt tilfaldt konsulen kr. 11 674.09.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 46.18, i svenske sager kr. 78.36, i andre sager kr. 96.00, ved vicekonsulsstationerne i norske sager kr. 13.82, i svenske sager kr. 5.82, i andre sager kr. 24.00.

I distriktet paamønstredes i aaret 1901 paa norske fartøier 18 mand og paa svenske fartøier 5 mand, samt afmønstredes fra norske fartøier 33 mand og fra svenske fartøier 21 mand.

I aaret 1901 ankom til St. Petersburg og Kronstadt 1 770 fartøier dr. 1 417 171 tons, hvoraf

	1 574	dampskibe	dr.	1 361 613	tons
og	196	seilskibe	-	55 558	„
mod i 1900	1 858	fartøier	-	1 539 158	„

Fordelt paa nationerne deltog i skibsfarten i aaret 1901:

Engelske	445	fartøier	dr.	456 140	tons
Tyske	352	—	-	261 488	„
Danske	325	—	-	267 348	„
Russiske	120	—	-	95 812	„
Hollandske	60	—	-	52 797	„
Spanske	23	—	-	28 747	„
Franske	7	—	-	7 895	„
Belgiske	3	—	-	2 323	„
Portugisiske	1	—	-	1 096	„
Østerrigske	1	—	-	801	„
Italienske	1	—	-	476	„

Skibsfarten i Kronstadt i aaret 1901 varede fra den 5te mai/20de april til den 3die december/20de november, ialt 215 dage.

Indførselen fra Norge

til St. Petersburg i aaret 1901 udgjorde: 20 243 tønder sild, 13 tønder tran og 400 tons kvarts.

Indførselen fra Sverige

til St. Petersburg i aaret 1901 omfattede følgende varer: 330 tons rujern, 173 445 ringe og 156 bundter stangjern, 2 160 kolly maskiner og apparater, 1 083 kolly staal, 209 kolly skuffer, 86 kolly sage, 144 kolly jernplader, 70 kolly ploge, 719 kolly dampkjedelrør, 497 kolly diverse jernvarer, 25 550 fade cement, 1 618 093 stk. tegl, 2 040 tons ler, 22 758 stk. lerrør, 2 690 tons feltspat og kvarts, 120 tons granit, 300 fade rødfarve, 233 stk. slibestene, 450 blokke bly, 754 fade benfedt, 33 kolly hummer, 22 kasser punsch, 54 253 stk. tomfade og 2 451 fade vitriol.

Udførselen til Norge

fra St. Petersburg udgjorde i samme tidsrum: 6 929 pud mineralolje, 23 712 tschetw. rug, 81 240 kubikfod aspevirke.

Udførselen til Sverige

fra St. Petersburg i aaret 1901 bestod af: 146 110 pud mineralolje, 189 000 pud petroleum, 173 468 pud oljekager, 266 651 pud benmel og benkul, 440 pud hestehaar, 552 405 pud klid, 19 506 tschetwert hvede, 8 286 tschetw. havre, 106 155 tschetw. rug, 462 tschetw. boghvedegryn, 1 150 tschetw. erter og 798 094 kubikfod aspevirke.

Af trælast

udførtes i aaret 1901 fra St. Petersburg til fremmede lande:

Danmark 86 900 kubikfod aspevirke.

Tyskland 8 000 do. do. og 233 056 tylvter bord.

Holland 21 377 stk. rickers, 37 360 stk. props, 31 293 stk. bjelker, 974 330 stk. rundlast, 992 118 stk. pulpwood, 20 165 kubikfod aspevirke, 277 825 tylvter bord.

Belgien 18 110 stk. splitwood, 69 163 stk. rickers, 145 382 stk. props, 63 274 stk. bjelker, 13 196 stk. rundlast, 27 000 stk. pulpwood, 100 500 kubikfod aspevirke, 33 039 tylvter bord.

Frankrige 18 110 stk. splitwood, 164 825 stk. rickers, 203 296 stk. props, 94 782 stk. bjelker, 987 526 stk. rundlast, 1 019 118 pulpwood, 1 094 849 kubikfod aspevirke, 615 389 tylvter bord.

Storbritannien og Irland 290 570 stk. splitwood, 407 691 stk. rickers, 559 138 stk. props, 94 789 stk. bjelker, 1 100 752 stk. rundlast, 1 388 158 stk. pulpwood, 6 587 kubikfavne ved, 1 094 899 kubikfod aspevirke, 1 557 672 tylvter bord.

Af korn

udførtes i aaret 1901 fra St. Petersburg:

Hvede . . .	108 534	tschetwert	Linfrø . . .	52 191	tschetwert
Havre . . .	5 170 413	do.	Boghvedegryn .	126 259	do.
Rug	1 085 093	do.	Erter	123 826	do.

Andre udførselsartikler fra St. Petersburg var:

Lin	161 204	pud	Smør	145 712	pud
Linstry	294 863	„	Glycerin	54 746	„
Mineralolje	773 476	„	Tjære	9 284	„
Petroleum	567 000	„	Lycopodium . . .	6 330	„
Gamle gummivarer .	71 340	„	Anis	3 544	„
Husblas	1 534	„	Oljekager . . .	3 172 214	„
Benmel og benkul . .	660 492	„	Kalvehuder . . .	59 239	„
Ruslæder	1 763	„	Skind	8 961	„
Tarme	45 465	„	Hestehaar . . .	43 671	„
Børster	12 580	„	Æg	181 981	kasser
Gummigaloger . . .	24 406	kas.			

Narvas import og export i aaret 1901.

Import.			Export.		
Bomuld	625 500	pud	Lin	14 500	pud
Jute	182 300	„	Pitprops	2 025	kubikfavne
Rujern	22 000	„	Bjelker	102 000	stk.
Kul	204 700	„	Spærrer	46 000	„
Cokes	150 000	„	Sleepers	32 000	„
Sild	39 400	„	Bord	10 110	tylvter
Maskiner	1 675	„			
„Fire bricks“	47 500	„			

Sibirisk smør.

Med fuldendelsen af den sibiriske jernbane rettede interessen saavel i udlandet som i Rusland sig paa den sibiriske smørproduktion, og man imødesaa en enorm afsætning til udlandet af denne artikel. Finansministeriet afsendte i anledning heraf en delegeret til Sibirien dels for at indhente kundskab om meieriernes virksomhed, dels for at undersøge, hvad der kan gjøres for at befordre smørhandelen. Bemeldte udsending, hr. Muraschkinzew, har i en omfangsrig brochure redegjort for sine iagttagelser, af hvilke jeg tillader mig at gjøre nogle korte uddrag. Allerede i aaret 1900 udgjorde meieriernes antal ca. 1 100, og for nærværende er mere end 2 000 i virksomhed. Nye oprettes stadig, og man beregner, at exporten af smør for indeværende aar kommer til at gaa op til $2^1/_2$ millioner pud. Hidindtil har produktionen gaaet for sig paa den mest primitive maade, og det er de udenlandske exportfirmaer, hvem fortjenesten tilkommer for ved tilveiebringelsen af maskiner og redskaber paa billige vilkaar i høi grad at have befordret den nu saa omfangsrige produktion. Særskilt fremholdes, at de svenske separatorer „Alfa-Laval“ og „Krone-Separator“ har vundet en større anvendelse.

Prisen for smør stillede sig i det forløbne aar i rubl. 11 à 12 pr. pud, hvilket ansaaes for særdeles høit, naar tages i betragtning, at kvaliteten lader meget tilbage at ønske.

Paa den sibiriske jernbane befordredes:

I aaret 1898	150 000	pud	I aaret 1901	1 861 000	pud
- „ 1899	300 000	„	og antages for aaret		
- „ 1900	1 000 000	„	1902	2 500 000	„

De fornemste endepunkter for smørexporten var Reval, St. Petersburg, Riga og Libau. Det er en selvfølge, at den tiltagende produktion af smør vil medføre en forøget import hertil af bøgetræstave, og hovedkilden for denne import har hidindtil været Danmark. Omkostningerne for emballagen (smørfadet) stiller sig i ca. 85 kopek à rubl. 1.20 kopek.

Europæisk Ruslands udenlandske handel.

Hele handelsomsætningen over den europæiske, Sortehavs- og Kaukasusgrænsen samt Finland opgik i aaret 1901

til 1 252 853 000 rubler
mod 1 260 499 000 „ i aaret 1900
og 1 196 077 000 „ - „ 1899

I almindelighed har exporten overgaaet importen saaledes som følgende tabel nærmere udviser:

	1899.	1900.	1901.
Export	rubler 601 649 000	rubler 688 435 000	rubler 729 565 000
Import	„ 594 428 000	„ 572 064 000	„ 523 288 000
Hele omsætningen	„ 1 196 077 000	„ 1 260 499 000	„ 1 252 853 000
Balance	„ 7 221 000	„ 116 371 000	„ 206 277 000

Exporten fordeler sig i følgende varegrupper, nemlig:

	1899.	1900.	1901.
Levnetsmidler	rubler 317 170 000	rubler 381 174 000	rubler 430 954 000
Raastoffe . .	„ 249 873 000	„ 269 806 000	„ 256 489 000
Kreaturer	„ 17 254 000	„ 17 902 000	„ 20 220 000
Industriprodukter . . .	„ 17 352 000	„ 19 553 000	„ 21 902 000
Sum	rubler 601 649 000	rubler 688 435 000	rubler 729 565 000

Blandt udførte levnetsmidler staar korn i første række. Af denne artikel udførtes i aaret 1901 465 702 000 pud for en værdi af 344 158 000 rubler mod 418 802 000 pud, resp. 304 700 000 rubler aaret forud og 344 689 000 pud, resp. 259 022 000 rubler i aaret 1899.

Udtrykt i procent steg exporten mod aaret 1900: af mais med 55 pct., byg med 26 pct. og hvede med 18.6 pct. Udførselen af rug er gaaet tilbage med 11.1 pct.

Jernproduktionen.

Bemerkelsesværdigt er det, at exporten af rujern i aaret 1901 har tiltaget med 918 000 pud til en værdi af 489 000 rubler mod 18 000 pud, resp. 15 000 rubler i aaret 1899.

Af merinould tiltog ligeledes udførselen og opgik til en værdi af 1 226 000 rubler mod 15 000 i aaret 1900.

Endvidere steg exporten mod foregaaende aar af følgende produkter:

Hvidbeder	med 141 pct.	Gjødningsstoffe	80.2 pct
Kjød	„ 93.6 „	Smør	65.4 „

En mindre tilvekst havde æg og naftaprodukter.

Af linfrø fandt en større formindskelse sted, nemlig indtil 73.1 pct. kvantitativt og 69.3 pct. i værdi.

Fordelt paa de forskjellige grænser stiller exporten sig saaledes:

		1901.
Over den europæiske grænse	rubler	607 382 000
„ Sortehavs- og Kaukasusgrænsen	„	83 484 000
„ Finland	„	38 699 000

Det fremholdes, at exporten til Tyskland (hidindtil Ruslands fornemste exportland) er aftaget, men at en forøget export derimod har fundet sted, særlig til de orientalske lande, hvilket allerede i de sidste aar har gjort sig merkbart.

Fordelingen af exporten sees af følgende tabel:

	I 1 000 rubler.		
	1899.	1900.	1901.
Tyskland	163 564	187 653	179 413
Storbritannien	129 162	145 576	156 316
Nederlandene	48 821	69 304	84 621
Frankrige	59 869	57 450	61 203
Østerrige-Ungarn	26 637	26 260	30 275
Italien	27 755	36 790	37 916
Belgien	23 532	23 353	20 961
Tyrkiet	12 359	18 261	21 340
Danmark	12 341	18 278	24 918
Rumænien	6 588	5 277	10 126
Egypten	5 588	9 195	9 814
Sverige	9 295	12 742	8 805
Norge	4 948	6 419	4 924
Ostindien	3 235	3 777	9 090
Amerikas Forenede Stater	4 388	3 419	3 980
Kina	1 355	1 145	3 635
Andre lande	27 096	22 520	23 491
Finland	350	410	391

Importen til Rusland

udgjorde i aaret 1901:

Levnetsmidler	rubler	83 323 000	Kreaturer	rubler	1 432 000
Raastoffe	„	284 762 000	Industriprodukter	„	153 771 000

En formindskelse af importen konstateredes for følgende produkter:

Stenkul	med	48.1 pct.	Maskiner, undtagen landbrugsmaskiner	med	45.7 pct.
Rujern	„	32.6 „			
Jern	„	30.4 „			

Fordelt paa de forskjellige grænser udgjorde importen:

Over den europæiske grænse	rubler	486 061 000
„ Sortehavs- og Kaukasusgrænsen	„	13 736 000
„ Finland	„	23 491 000

Importen fra Italien, Tyrkiet, Norge, Rumænien, Ostindien, Egypten og Kina har tiltaget. Følgende tabel udviser importen fra nedennævnte lande:

	I 1 000 rubler.		
	1899.	1900.	1901.
Tyskland	230 806	216 727	200 218
Storbritannien	129 403	127 088	103 219
Frankrige	28 290	31 273	26 852
Østerrige-Ungarn	30 703	26 964	23 685
Belgien	17 976	9 086	8 412
Italien	9 295	8 928	10 424
Schweiz	7 011	6 175	5 767
Tyrkiet	6 590	7 234	7 309
Nederlandene	11 414	8 822	8 751
Sverige	6 029	5 848	3 564
Norge	5 620	5 171	6 135
Danmark	3 061	5 900	4 738
Rumænien	2 061	1 590	2 102
Amerikas Forenede Stater	43 757	44 154	34 688
Egypten	12 998	11 963	18 292
Kina	13 515	16 193	21 400
Andre lande	12 226	14 158	9 254
Finland	180	200	220
Ostindien	5 270	4 774	6 431

Vekselkurserne

den 30te december 1901 var:

	3 mdrs. veksler:	Checks:
London	rubler 93.70—93.80	rubler 94.55, 93.75
Berlin	„ 45.97½, 46.02½	„ 46.30, 46.00
Paris	„ 37.32½, 37.35	„ 37.62½, 37.32½

Fortegnelse

over handelshuse i St. Petersburg og Kronstadt, af hvilke svenske eller nordmænd er indehavere eller medeiere.

Firma.	Indehaver.	Medeier.	Nationalitet.	Adresse.	Specialitet.	Etablerings-aar.
St. Petersburg.						
C. F. Heissler	C. Heissler.		Svensk.	Was. Ostrow 2 linje no. 15.	Agenturer.	1859
K. A. Nilsson.	K. A. Nilsson.		Do.	Lille Morskaja no. 7.	Diverse agenturer.	1874
Emil S. Heilborn.	Emil S. Heilborn.		Do.	Konnogvardeisky Coulv. no. 11.	Trælastexport.	1880
Nicolai C. Smith.	Nicolai C. Smith.		Nordmand.	13. linje no. 6.	Diverse agenturer.	1885
Joh. Dav. Svensson.	Joh. Dav. Svensson.		Svensk.	Simbirskaja no. 12.	Agenturer i jernbranchen.	1893
A. Frankenfeldt & Co.	A. Frankenfeldt.		Do.	Galernaja no. 8.	Agenturer og maskinforretning.	1898
Albin Herlitz.	Albin Herlitz.		Do.	Toutschkow.perenlok 11.	Diverse agenturer.	1899
Kronstadt.						
Hans Smith.		Sivert N. Smith.	Nordmand.	Kronstadt.	Skibsmægler og assuranceagent.	1850
Radan & Co.		Peter Wigins.	Svensk.	Kronstadt.	Fartøisexpeditør.	1884

Bangkok.

Aarsberetning for aaret 1901 fra konsul Chr. Brockmann, dateret 1ste juni 1902.

Skibsfarten. Til Bangkok ankom i aaret 1901 ialt 102 norske fartøier dr. 87 690 tons, hvoraf med ladning 61 dr. 51 877 tons og i ballast 41 dr. 35 813 tons. Af det samlede antal var 90 dr. 81 721 tons dampskibe.

Af svenske fartøier ankom 2 dr. 1 432 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe kr. 3 963.89; af svenske skibe kr. 90.93.

Paa grund af den rige rishøst kunde de regulære dampskibslinjer til Kina og „The Straits" ikke magte at besørge den hele risexport, og paa denne maade fandt 12 mindre norske dampere anvendelse; heraf var 4 befragtede af de regulære linjer og de øvrige af mølleeiere. Til befordring af teaktræ til Europa anvendtes 11 norske seilskibe. Fragterne var lønnende og dreiede sig om 7 500 £ pr. maaned for dampere paa 750 netto registertons. Det befrygtes imidlertid, at fragterne vil falde.

Risexporten androg i aaret 1901 til 11 millioner piculs (ca. 650 000 tons), hvoraf $4^1/_2$ million gik til „The Straits", $4^1/_2$ million til Kina og 2 millioner til Europa. Eierne af rismøllerne her har nu dannet en ring for at kunne øve kontrol med indkjøbsprisen for risen.

Importforretningerne har i det forløbne aar vist en tiltagende aktivitet. Det er især Manchestervarer samt tyske, hollandske og schweiziske produkter, som importeres; i den senere tid er imidlertid ogsaa amerikanske, østerrigske, italienske, franske og danske varer blevet udbudt her med stor ihærdighed. Norske og svenske varer turde hensigtsmæssig offereres og sendes herud gjennem Det østasiatiske Compagni.

Med hensyn til Bangkoks havn er der gjort meget lidet for at forbedre samme, og det er en stor ulempe, at telegrafforbindelsen mellem byen og den ydre ankerplads endnu ikke er kommet istand.

Indhold: **Bangkok** s. 560. — **Havre** s. 513. — **St. Petersburg** s. 552.

Johannes Bjørnstads bogtrykkeri.

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler m. m.
indkomne i aaret 1902.

Udgivet ved
No. 12. departementet for det indre, afdelingen for udenrigske sager, handel og sjøfart. **1902.**

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

Helsingfors.

Aarsberetning for aaret 1901 fra konstitueret generalkonsul Waldemar Ekell, dateret 8de august 1901.

Den norske skibsfart i aaret 1901.

	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	497	22	15 030	24	15 527	-	-	12	7 989	12	7 989
Seilskibe	2	170	5	1 485	7	1 655	-	-	5	997	5	997
Sum	4	667	27	16 515	31	17 182	-	-	17	8 986	17	8 986
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	3	520	67	46 471	70	46 991	-	-	203	144 688	203	144 688
Seilskibe	12	698	22	6 864	34	7 562	1	44	98	36 584	99	36 628
Sum	15	1 218	89	53 335	104	54 553	1	44	301	181 272	302	181 316
Totalsum af ladede fartøier	19	1 885	116	69 850	135	71 735	1	44	318	190 258	319	190 302
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	3	2 025	3	2 025	-	-	15	9 563	15	9 563
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	2	658	2	658
Sum	-	-	3	2 025	3	2 025	-	-	17	10 221	17	10 221
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	1	911	161	114 400	162	115 311	-	-	29	17 614	29	17 614
Seilskibe	11	6 545	64	24 065	75	30 610	-	-	10	1 544	10	1 544
Sum	12	7 456	225	138 465	237	145 921	-	-	39	19 158	39	19 158
Totalsum af ballastede fartøier	12	7 456	228	140 490	240	147 946	-	-	56	29 379	56	29 379

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 360 742.00, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 2 389 433.00.

For ordre, reparation eller lignende anløb 2 norske fartøier dr. 175 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 638 dr. 226 154 tons, til hovedstationen 66 dr. 21 618 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 1 082.74, ved vicekonsulsstationerne kr. 11 839.40; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 7 002.44. Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 1 276.69, ved vicekonsulsstationerne kr. 11 547.78; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 7 050.58. Ialt tilfaldt konsulskassen kr. 14 053.02.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 162.60, i svenske sager kr. 1 178.15, i andre sager kr. 62.15, ved vicekonsulsstationerne intet.

Aaret 1901 fremviste, som man havde forudseet, en fortsættelse af de daarlige konjunkturer, der har været raadende i Finland siden 1898. Mangelen paa tilgjængelig kapital gjorde sig følelig paa omtrent alle omraader for kommerciel og industriel virksomhed, hvortil kom, at exporten af Finlands vigtigste udførselsartikel, trælast, led under de i importlandene herskende ugunstige forhold.

Man var imidlertid forberedt paa at gaa vanskelige tider imøde, og dels gjennem den heraf fremkaldte forsigtighed, dels ogsaa paa grund af, at aarets høst i det hele faldt tilfredsstillende ud, forløb aaret uden nogen alvorligere krise. Som bevis paa, at forretningslivet er kommet ind i normale spor, er ogsaa blevet anført, at der har vist sig en forholdsvis ringe lyst til afsætning af industriaktier, samt at Finlands bank ud paa høsten nedsatte, om end ubetydelig, diskontoen for forretningspapirer.

Som et yderligere tegn paa, at tiderne har været knappe, men at man ogsaa har forstaaet at indrette sig derefter, turde det kanske fortjene at anføres, at forbruget af spirituosa, hvilket i aaret 1899 beløb sig til 3.35 og i aaret 1900 til 3.46 liter, i aaret 1901 gik ned til 2.82 liter pr. individ af landets befolkning.

Finlands handelsomsætning med udlandet har siden aaret 1893 samt til og med aaret 1900 vist en uafbrudt og rask stigning, saaledes som fremgaar af nedenstaaende tabel, der giver værdien i millioner mark.

	Import.			Export.		
Aar.	Fra Rusland.	Fra andre lande.	Tilsammen.	Til Rusland.	Til andre lande.	Tilsammen.
1893 . . .	49.4	76.8	126.2	40.1	74.7	114.8
1894 . . .	47.1	91.6	138.7	43.7	92.3	136
1895 . . .	50.4	99.9	150.3	48.6	94.3	142.9
1896 . . .	54.8	117.8	172.6	47.9	111	158.9
1897 . . .	72.3	130.2	202.5	48.3	120.4	168.7
1898 . . .	81	156	237	51	129	180
1899 . . .	85.1	165.9	251	54.9	130	184.9
1900 . . .	99.2	171.5	270.7	57.2	140.5	197.7

Det vil heraf sees, at værdien af importen paa 8 aar er blevet fordoblet, medens exporten under samme tidsrum er steget med 86 pct.

Den fuldstændige officielle statistik for aaret 1901 foreligger endnu ikke, men det tør vistnok antages, at den vil fremvise nedgang saavel med hensyn til ind- som udførsel. Nedenstaaende opgaver over de under de sidste tre aar importerede og exporterede kvanta af de vigtigste handelsartikler synes ialfald at tyde derpaa.

Import til Finland.

		1899.	1900	1901.
Saltet sild	1 000 kg.	2 788	2 938	2 870
Tørfisk	—„—	561	664	660
Havre	—„—	11 219	18 690	11 427
Hvede	—„—	23	40	41
Byg	—„—	11 799	13 606	11 471
Mais	—„—	9 981	7 613	4 747
Ris	—„—	4 397	6 291	5 667
Rug	—„—	77 868	69 199	44 266
Hvedemel	—„—	45 352	68 404	51 091
Rugmel	—„—	144 751	168 849	147 531
Malt	—„—	3 952	5 075	4 379
Byggryn	—„—	3 536	5 572	2 689
Risengryn	—„—	1 145	1 462	905
Petroleum	—„—	19 618	19 113	20 960
Stenkul	—„—	254 998	204 363	134 102
Rujern	—„—	21 973	8 796	8 595
Stangjern	—„—	14 389	10 670	10 539
Sort pladejern	—„—	5 950	6 568	4 546
Raa bomuld	—„—	5 984	6 148	5 415
Kaffe	—„—	7 166	11 551	8 875
Tobak	—„—	3 591	6 127	2 485
Kogsalt	1 hl.	656 383	643 989	667 110
Sukker, raat	1 000 kg.	24 735	30 101	28 127
Do. raffineret	—„—	2 855	1 624	977
Arrak, rhum, kognak og fransk brændevin paa fustager	—„—	502	779	337
Vin paa fustager	—„—	1 373	2 202	886

Export fra Finland.

		1899.	1900.	1901.
Heste	stkr.	1 038	1 221	2 011
Større hornkvæg	—	3 523	3 729	5 089
Kalve og kviger	—	6 790	7 420	9 926
Vildt, skov- og sjøfugl	1 000 kg.	314	268	327
Kjød og flesk	—„—	728	813	630

		1899.	1900.	1901.
Smør	1 000 kg.	10 088	9 825	8 972
Fisk (undtagen konserver)	—„—	8 048	6 366	7 170
Havre, umalet	—„—	11 096	7 536	17 286
Rug, —	—„—	1 390	1 106	907
Bær	—„—	1 334	1 148	1 814
Sagvirke af furu og gran af mindst 2 meters længde.				
Planker	1 m³	373 492	361 146	335 862
Battens	—	849 675	777 937	692 055
Bord	—	963 923	1 040 949	1 065 798
Usaget grovere virke af furu og gran af mindst 2 meters længde	—	206 244	240 207	209 785
Props	—	773 253	961 237	1 084 887
Ved	—	783 284	991 849	944 454
Træmasse og pap	1 000 kg.	40 353	52 954	51 025
Papir	—„—	29 890	34 895	35 615
Tjære	1 hl.	107 168	83 208	82 389
Jern og staal:				
Rujern	1 000 kg.	10 792	9 168	12 585
I stænger	—„—	5 614	3 615	3 000

Det sidstforløbne aar viser altsaa, hvad importen angaar, en nedgang omtrent for alle artiklers vedkommende, ikke mindst, hvad stenkul, kornvarer og tobak angaar. For at erholde en korrekt maalestok for aarets import maa man imidlertid gaa tilbage til aaret 1899, idet de store tal, som aaret 1900 har at opvise, skyldes exceptionelle omstændigheder. Der kom nemlig i begyndelsen af oktober sidstnævnte aar det rygte ud, at en almindelig toldforhøielse var nær forestaaende, og følgen var en forceret indførsel, der bragte toldindtægterne til at stige fra 36.7 millioner mark i aaret 1899 til 42 millioner i aaret 1900. Det er klart, at dette ikke kunde blive uden indflydelse paa importen i aaret 1901.

Med hensyn til exporten sees der at være en ganske betydelig fremgang, hvad levende dyr og havre angaar.

Smørexporten er derimod fremdeles i nedadgaaende. Medens den i aaret 1897 gik op til 14 561 000 kg., var den i aaret 1901 sunket til 8 972 000 kg. En af aarsagerne hertil turde antagelig kunne søges i den konkurrence, der er opstaaet fra Ruslands side.

Finlands fornemste udførselsartikel er, som ovenfor antydet, t r æ l a s t. I aaret 1900 udførtes der af trælast og trævarer for et beløb af f. mk. 113 859 000 eller 57.58 pct. af aarets totale export.

Om dette markeds stilling under det sidstforløbne aar er nedenstaaende oplysninger blevet generalkonsulatet meddelt af et herværende større exportfirma.

De under aarene 1897—1900 raadende gunstige trælastkonjunkturer havde lokket mange nybegyndere inden branchen til at anlægge sagbrug og andre til at udvide sine anlæg ved at indsætte flere sagrammer samt udtage et betydelig større kvantum stokke end under normale forhold. Dette fremkaldte under aaret 1901 overproduktion og deraf følgende stagnation. Allerede i februar og marts begyndte priserne at falde og fortsatte dermed til oktober, da det

laveste punkt blev naaet. Exportørerne forsøgte i det længste at holde tilbage; men pengeknapheden og andre omstændigheder gjorde, at store partier trælast under sommeren og høsten afhændedes til ruinerende priser. Der akcepteredes nemlig:

£ 8. 0. 0	for	$3 \times 9^1/_2$	furu	pr. St. Petersburger standard f. o. b.
„ 6. 5. 0	„	8″	„	
„ 5. 15. 0	„	7″	„	
„ 4. 10. 0	„	6″	„	
„ 3. 15. 0	„	5″	„	
„ 3. 5. 0	„	4″	„	

Enkelte af de kapitalsterke exportører foretrak at lade sine beholdninger overvintre i haab om bedre priser under aaret 1902, og en forandring til det bedre indtraf allerede i november og december ifjor, da der indkom anbud med 10 sh. à 15 sh. forhøielse pr. std. for leverance f. a. v. 1902.

Denne forbedring havde hovedsagelig sin grund i importørernes kjendskab til den beslutning, som svenske og finske exportører havde fattet om under vinteren 1901—1902 at formindske afvirkningen af tømmer med 40 à 50 pct.

Denne mindskning var for Finlands vedkommende en nødvendighed. Herværende banker var paa grund af de trykkede konjunkturer ikke meget beredvillige til udlaan af penge, hvoraf de forøvrigt selv ikke havde overflod.

Beregnet i standards udgjorde exporten af sagede trævarer under aaret 1901:

Af planker . . .	71 672	mod i aaret 1900	—	77 784
- battens . . .	148 605	„ - „	—	166 938
- bord	228 491	„ - „	—	220 868
Tilsammen	448 768	mod i aaret 1900		465 590

Beholdningen af saget virke ved skibsfartens slutning (heri ikke medregnet solgt, men ikke afhentet vare) udgjorde ifølge opgaver fra 105 sagbrug 142 736 std. mod 152 420 std. i aaret 1900, og beholdningen af „sagstokke“ udgjorde 8 018 137 std. ved sag og 3 410 551 std. under flødning mod henholdsvis 6 754 846 og 2 628 260 std. i aaret 1900.

Medens smør, næst efter trælast, allerede i en række af aar har været Finlands vigtigste exportartikel, har andre grene af landbonæringen spillet en mindre rolle, og særlig har fjærkræavlen hidtil været lidet paaagtet. Der importeredes saaledes fra Rusland i aaret 1901 over 29 millioner æg, medens exporten blot gik op til 3 200 000. At her er et misforhold tilstede, har man dog nu faaet øinene op for, og der synes at være grund til at antage, at Finland ogsaa paa dette omraade i fremtiden med held vil kunne konkurrere med sine nabolande.

Med hensyn til de forenede rigers handelsomsætning med Finland hidsættes de officielle opgaver for aaret 1900, idet statistiken for 1901 endnu ikke er blevet offentliggjort. Man har som i tidligere aar som regel kun medtaget varer, hvis værdi gaar op til mindst f. mk. 10 000, og tilføier man for sammenligning de modsvarende tal for aaret 1899.

Import fra Norge.

		1899.		1900.	
		Kvantitet.	Værdi i f. mk.	Kvantitet.	Værdi i f. mk.
Saltet sild	kg.	1 341 344	402 403	977 153	342 003
Do. brisling	„	254 652	50 930	893 029	59 514
Sei	„	28 400	14 200	95 050	47 525
Tørfisk	„	8 100	7 290	1 527	1 374
Krudt	„	13 825	18 725	9 522	12 744
Seilskibe	stk.	2	52 500	1	86 800
Importens samlede værdi udgjorde		—	572 107	—	558 542

Export til Norge.

		1899.		1900.	
		Kvantitet.	Værdi i f. mk.	Kvantitet.	Værdi i f. mk.
Planker	m^3	438	18 834	—	—
Battens	„	1 939	73 682	1 599	67 158
Exportens samlede værdi udgjorde		—	104 478	—	76 605

Det bør kanske paapeges, at disse tal alene repræsenterer den direkte vareudveksling mellem Norge og Finland, ikke den hele handelsomsætning mellem de to lande.

Import fra Sverige.

		1899.		1900.	
		Kvantitet.	Værdi i f. mk.	Kvantitet.	Værdi i f. mk.
Kjød og flesk, saltet, røget eller tørret	kg.	105 829	158 744	71 451	60 733
Fisk, fersk	„	41 322	37 190	10 457	10 457
Saltet sild	„	261 564	78 469	717 689	251 191
Sei	„	469 112	234 556	537 064	268 532
Saltet brisling	„	277 768	55 554	297 572	178 606
Fisk, andre slags, tørret	„	10 343	9 309	14 259	12 833
Byg	„	193 600	42 592	113 122	24 887
Ris, uskallet	„	—	—	91 517	21 964
„ skallet	„	—	—	367 436	95 534
Hvedemel	„	99 406	26 840	560 990	151 467
Malt	„	15 700	4 239	72 425	19 555
Knækkebrød	„	46 322	23 161	53 023	26 511
Hummer og krebs	„	5 143	14 848	4 144	15 747
Kaffe	„	20 595	18 535	15 643	19 084

		1899.		1900.	
		Kvantitet.	Værdi i f. mk.	Kvantitet.	Værdi i f. mk.
Kakao og chokolade . . .	kg.	8 029	38 539	7 415	35 592
Arrak paa fustager . . .	„	1 697	2 546	16 087	24 131
Kognak - — . . .	„	8 652	17 304	18 544	37 088
„ - flasker . . .	st.	8 733	41 482	10 890	51 728
Punsch - — . . .	„	8 830	17 660	9 537	19 074
Vine, ei musserende, paa fustager	kg.	22 936	36 698	32 446	51 914
Musserende vine og champagne paa flasker . . .	st.	3 465	20 790	4 318	25 908
Mineralvande	fl.	19 682	13 778	19 248	13 474
Fjær	kg.	67 819	67 819	24 038	24 038
Huder, vaadsaltede	„	189 858	227 830	303 926	364 711
„ tørre og tørsaltede .	„	5 610	14 025	6 320	15 800
„ beredte, større . .	„	22 030	99 135	3 648	18 240
Skotøi af læder	„	651	11 718	4 924	93 556
Farvede skind	„	—	—	666	18 529
Pelsverk, muffer og huer af faare- og andet skind . .	„	803	29 202	797	32 535
Levende vækster		—	14 442	—	15 860
Høfrø	kg.	115 748	173 622	157 656	236 484
Frø, andre slags	„	4 334	13 002	3 701	11 103
Korketræ, uskaaret	„	30 004	22 503	28 366	21 274
Kurvmagerarbeider, finere .	„	8 204	38 559	4 920	23 124
Kork, skaaren	„	—	—	4 695	14 085
Trævirke		—	21 976	—	22 913
Snedkeriarbeider, ulakerede, ubeklædte	„	37 431	32 790	26 645	26 540
Do., lakerede, beitsede, ubeklædte	„	67 235	140 918	34 418	67 197
Do., lakerede, beklædte . .	„	16 878	78 777	6 233	22 695
Tøndebinderarbeide		—	33 531	—	14 791
Træ- og papirmasse m. m. .	„	146 407	58 563	171 169	68 468
Papir, tegne- og note-, symønstre og uglaceret kridtpapir	„	15 816	28 469	5 701	10 262
Papirtapeter	„	22 992	68 976	20 159	60 477
Papirarbeider, ei specificerede	„	6 573	65 730	6 949	69 490
Pudsegarn	„	19 748	15 798	31 113	37 336
Bomuldsvat	„	12 843	19 265	11 117	21 122
Bomuldsgarn og -traad . .	„	1 082	7 574	10 225	76 687
Uldgarn, farvet	„	22 847	170 210	28 533	212 571
Sysilke	„	384	23 040	1 172	70 320
Broderier	„	149	7 748	486	25 272
Uldtøier, valkede	„	390	5 850	1 139	17 085
Silketøier	„	620	62 300	1 254	125 400
Klæder af uld	„	702	18 954	668	18 036
„ „ bomuld, lin, hamp, jute	„	4 351	65 265	3 297	59 346

		1899.		1900.	
		Kvantitet.	Værdi i f. mk.	Kvantitet.	Værdi i f. mk.
Strømper, ikke af uld	kg.	1 512	14 364	1 917	21 087
Paraffin	„	17 125	11 988	32 589	22 812
Gummi arabicum m. m.	„	1 671	5 849	3 759	13 156
Lakfernis af spiritus	„	4 672	14 016	5 785	17 355
„ „ olje	„	29 614	88 842	20 271	50 677
Stenkulstjære	hl.	790	9 086	4 652	53 498
Tjære, andre slags	„	—	—	1 108	24 376
Lim	kg.	5 719	3 889	19 711	13 403
Fede, ikke flygtige oljer	„	9 960	11 952	12 456	14 947
Maskinolje	„	25 762	10 305	45 569	18 227
Tran og spermacetolje	„	87 991	52 795	86 236	51 742
Aromatiske vande, spiritusholdige, paa simple flasker	„	2 073	24 254	1 938	22 675
Parfymeret sæbe og sæbepulver	„	4 187	24 285	4 223	24 493
Kosmetiske stoffe, andre	„	—	9 060	1 732	22 394
Ubearbeidet skifer og tagskifer	„	29 100	10 185	62 572	21 901
Kalk	„	5 855 626	70 268	5 575 819	66 909
Raat kridt	„	38 998	1 404	474 852	17 095
Cement	„	6 980 490	314 122	9 174 711	412 862
Mica	„	66	8 580	110	14 300
Jernmalm	„	16 543 364	339 139	18 756 336	431 396
Stenkul, cokes m. m.	„	572 515	11 450	563 694	16 911
Ler	„	1 732 587	44 975	2 259 772	50 011
Andre raastoffe og halvfabrikata	„	2 491 444	57 710	1 313 251	22 274
Slibe- og brynestene	„	120 889	14 507	165 483	19 859
Mursten og tagsten	st.	3 446 188	292 926	2 636 313	224 086
Dræneringsrør	kg.	1 133 941	69 399	1 744 694	154 935
Glasarbeider, uslebne	„	14 693	20 570	12 465	17 451
„ , slebne, ufarvede	„	4 520	13 334	4 041	11 921
Kalciumkarbid	„	7 071	6 364	11 743	10 568
Andre kemiske præparater, toldbelagte	„	25 407	50 814	17 225	34 450
Dynamit	„	18 600	46 500	12 600	31 500
Rødfarve	„	153 853	18 463	123 922	11 153
Kridt, hvidt	„			760 477	28 138
Anilin m. m.	„	2 127	29 778	2 096	29 344
Indigo	„	1 140	10 260	1 444	12 996
Finere farver, andre slags	„	8 252	28 882	6 884	24 094
Rujern	„	4 174 910	417 491	2 361 454	283 374
Stangjern	„	2 654 675	451 295	2 088 131	396 745
Finjern	„	265 623	53 125	552 927	121 644
Jern- og staalplader af 3 mm. og derover	„	1 503 871	331 072	1 557 724	373 853
Do., mindre end 3 mm.	„	358 579	100 402	445 075	133 523
„ , fortinnede	„	274 962	178 725	183 280	124 630

		1899.		1900.	
		Kvantitet.	Værdi i f. mk.	Kvantitet.	Værdi i f. mk.
Jernbaneskinner m. m.	kg.	3 764 189	526 987	1 312 095	196 814
Tuber og rør	„	4 290	1 931	125 612	35 171
Jern- og staaltraad	„	57 467	18 389	45 659	15 523
„ overdragen med andre metaller	„	85 099	32 338	49 202	19 681
Arbeider af jern- og staalplader	„	103 336	62 002	85 542	55 603
Trosser af jern- og staaltraad	„	25 928	13 612	25 572	14 065
Grovt støbegods, uarbeidet	„	127 674	35 749	136 372	40 912
„ smedearbeide	„	66 120	27 770	28 470	12 527
Mindre støbegods	„	332 392	174 506	367 590	202 174
Vanligt knivsmedarbeide	„	464 076	290 047	369 497	240 172
„ „ overtrukket	„	42 525	48 903	50 322	60 386
Smede- og støbegods, filet m. m.	„	116 244	85 440	100 133	76 101
„ „ „ slebet, grovere	„	45 029	72 047	45 881	77 998
Smede- og støbegods, finslebet eller poleret	„	4 525	42 988	4 544	43 622
Velocipeder	„	4 327	72 261	2 402	40 113
Spiger af 5 cm. og derover	„	111 406	36 764	103 176	36 112
Kobber og messing, ubearbeidet	„	80 751	121 127	55 805	83 707
Verktøi, spiger etc. af kobber og messing	„	5 040	16 632	5 197	17 150
Andre fabrikata af metal i forening med andre stoffe	„	23 315	87 432	17 718	66 443
Bly, ubearbeidet, bly- og sølvglans	„	69 168	27 667	58 149	23 260
Tin, ubearbeidet	„	11 623	23 246	18 983	37 966
Zink	„	9 528	5 717	43 193	25 916
Arbeider af sølv	„	$90^{10}/_{100}$	23 198	$144^{83}/_{100}$	20 412
Metaller, div. slags, ubearb.	„	9 532	11 438	15 157	18 188
Bogtrykkertyper	„	1 348	9 436	1 852	12 964
Landbrugsredskaber og -maskiner	„	766 157	555 806	566 502	395 484
Meieriredskaber og -maskiner	„	69 919	290 223	66 951	336 754
Elektrotekniske maskiner og motorer over 100 kg. st.	„	64 662	89 513	18 360	32 120
Do. do. af høist 100 kg. st.	„	41 860	346 513	33 597	267 118
Kabler, ledningstraad etc.	„	17 469	39 963	26 260	48 672
Lokomobiler	„	12 080	13 300	43 448	54 050
Damp- og brandsprøiter	„	12 109	30 180	10 222	33 762
Maskiner, motorer m. m. af jern og staal	„	1 137 643	1 458 863	1 000 703	1 183 741
Maskiner af kobber og andre uædle metaller	„	9 512	51 097	10 230	66 298
Udvekslingsremme	„	24 535	147 210	24 279	145 674
Brandslanger	„	2 527	12 635	2 482	12 410
Maskinpakning	„	5 081	17 484	3 747	13 115

		1899.		1900.	
		Kvantitet.	Værdi i f. mk.	Kvantitet.	Værdi i f. mk.
Salonorgler og harmonier	st.	68	15 625	85	19 030
Instrumenter	kg.	—	13 406	495	13 530
Lommeuhre af guld	st.	560	44 168	617	34 046
„ af sølv eller andet metal	„	841	11 842	676	10 711
Uhrrekvisita	kg.	91	7 872	242	23 742
Vogne, aabne, 4-hjulede paa fjædre	st.	27	12 651	20	11 950
Seilskibe af træ	„	1	15 960	3	25 200
„ af jern under 700 reg.-tons	„	—	—	1	19 474
Dampskibe af jern eller staal mellem 400 og 19 reg.-tons	„	3	243 250	3	323 394
Do. under 19 reg.-tons	„	5	48 542	5	58 346
Dampmuddermaskiner	„	2	64 458	1	59 522
Bogpermer	kg.	1 527	12 980	1 428	12 138
Bøger og manuskripter		—	505 773	—	560 902
Gravurer, fotografier, litografier		—	19 171	—	18 878
Malerier og tegninger		—	318 048	—	31 352
Blæk og blækpulver	kg.	25 327	35 458	22 229	31 121
Galanterivarer, ei specificerede, af forgyldt eller forsølvet metal	„	305	19 067	512	35 624
Do., andre slags	„	3 073	32 920	3 479	36 033
Flyttegods		—	5 000	—	22 553
Importens samlede værdi udgjorde			— 13 531 154		— 13 103 002

Export til Sverige.

		1899.		1900.	
		Kvantitet.	Værdi i f. mk.	Kvantitet.	Værdi i f. mk.
Større hornkvæg	st.	1 624	178 640	1 355	149 050
Heste	„	82	32 800	134	67 000
Renkjød	kg.	34 222	41 066	52 158	62 590
Kjød og flesk	„	369 546	258 833	413 525	289 584
Smør i dritler	„	466 095	1 095 323	44 693	107 263
„ i anden indpakning	„	269 440	538 880	269 533	566 019
Æg	st.	2 385 334	119 267	1 658 411	82 921
Laks	kg.	73 734	221 202	91 039	273 117
Fisk, anden fersk	„	230 970	138 582	258 281	152 819
Saltet strømming	„	255 225	51 045	227 757	45 552
Havre	„	3 208 288	449 160	4 190 313	586 644

		1899.		1900.	
		Kvantitet.	Værdi i f. mk.	Kvantitet.	Værdi i f. mk.
Rug	kg.	1 293 282	245 724	940 735	178 740
Poteter	„	884 374	48 641	558 211	30 702
Levende krebs	„	66 362	26 545	218 253	87 301
Cigarer og cigaretter	„	3 621	48 884	10 358	139 833
Tobak, andre slags	„	1 384	6 505	3 505	16 474
Raa huder, kalveskind	„	18 013	54 039	20 841	62 523
„ „ renhuder	„	11 088	49 896	17 580	79 115
„ „ andre slags	„	32 099	51 358	87 972	140 755
Oljekager og andet kraftfoder	„	326 580	65 316	551 855	110 371
Korkaffald	„	244 816	24 482	232 240	23 224
Trækul	„	3 804 531	95 113	5 164 080	129 102
Trævirke af furu eller gran, master, spirer, stok- og sagtømmer	m^3	88 553	1 284 019	130 251	1 953 765
Ved	„	61 054	244 216	64 522	258 088
Bjelker, vanlige	„	—	—	1 461	65 745
Spærrer, firkanthugne	„	1 979	59 370	3 121	99 872
Sleepers	„	—	—	2 961	53 298
Planker	„	780	33 540	2 012	95 576
Battens	„	1 490	56 620	1 195	50 190
Bord	„	2 963	94 816	1 260	44 100
Trævirke af andet indenlandsk træ, aspevirke	„	513	10 260	3 822	76 440
Ved	„	29 040	145 200	32 921	164 605
Asfaltfilt m. m.	kg.	916 240	183 248	502 340	100 468
Klæder	„	2 214	22 140	1 300	13 000
Beg og begolje	hl.	1 801	39 622	2 115	46 530
Tjære	„	18 744	271 788	13 370	193 865
Kalksten	kg.	625 000	9 375	1 737 000	26 055
Spiger	„	—	—	194 720	87 624
Maskiner og apparater for meieribedriften	„	4 215	8 923	4 863	13 460
Maskiner, andre af jern eller staal	„	31 329	33 788	15 616	19 461
Seilskibe af træ	st.	4	18 480	5	32 700
Dampskibe af jern, mindst 19 reg.-tons	„	1	40 000	1	33 000
Bøger		—	110 187	—	100 477
Malerier, tegninger m. m.		—	43 365	—	12 553
Flyttegods		—	84 331	—	80 140
Exportens samlede værdi udgjorde		—	7 029 600	—	7 358 023

Det vil ved en gjennemgaaelse af ovenstaaende opgaver straks falde i øinene, at Sverige i stor udstrækning fungerer som mellemled for vareudvekslingen mellem Finland og andre lande.

Det tør imidlertid antages, at Finland gjennem udvidelse af sine dampskibsruter mer og mer vil søge direkte forbindelser med den øvrige verden.

Skibsfart. Finlands handelsflaade udgjorde:

	Seilskibe.		Dampskibe.		Tilsammen.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1ste januar 1901 . . .	2 182	283 677	287	49 372	2 469	333 049
Mod 1ste januar 1900 . .	2 020	271 338	261	47 008	2 281	318 346
Forøgelse	162	12 339	26	2 364	188	14 703

Gjennemsnitsdrægtigheden var i aaret 1901 blot 130 tons for seilfartøier og 172 tons for dampskibe. Eiendommelig er den sterke tilvækst under aaret 1900 af smaa træskuder.

Betræffende de forskjellige landes deltagelse i skibsfarten paa Finland hidsættes nedenstaaende officielle opgaver for aaret 1900:

Med ladning ankomne fartøier.

	Seilskibe.		Dampskibe.		Tilsammen.	
Nationalitet:	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Finske	2 509	182 828	1 263	453 286	3 772	636 114
Tyske	13	2 239	155	58 132	168	60 371
Svenske . . .	155	22 921	106	37 416	261	60 337
Danske	79	14 745	65	37 802	144	52 547
Russiske . . .	175	15 291	147	35 957	322	51 248
Norske	53	12 445	51	25 052	104	37 497
Britiske . . .	—	—	43	36 384	43	36 384
Spanske . . .	—	—	8	9 116	8	9 116
Belgiske . . .	—	—	6	5 086	6	5 086
Østerrigske . .	9	4 175	—	—	9	4 175
Nederlandske . .	9	1 737	1	537	10	2 274
Franske . . .	—	—	2	2 244	2	2 244
Italienske . . .	1	310	—	—	1	310
Tilsammen	3 003	256 691	1 847	701 012	4 850	957 703

Med ladning afgaaede fartøier.

	Seilskibe.		Dampskibe.		Tilsammen.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Finske . . .	4 224	398 807	1 015	419 991	5 239	818 798
Britiske . . .	2	800	238	211 729	240	212 529
Norske . . .	126	44 088	193	128 654	319	172 742
Svenske . . .	267	49 920	234	113 561	501	163 481
Danske . . .	166	29 812	165	128 074	331	157 886
Tyske . . .	20	4 015	268	148 860	288	152 875
Russiske . . .	298	71 654	64	9 249	362	80 903

	Seilskibe.		Dampskibe.		Tilsammen.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Spanske . . .	—	—	36	45 814	36	45 814
Nederlandske .	20	9 155	28	25 045	48	34 200
Franske . . .	1	152	11	14 896	12	15 048
Belgiske . . .	—	—	12	9 861	12	9 861
Østerrigske . .	3	1 487	—	—	3	1 487
Italienske . .	2	1 420	—	—	2	1 420
Tilsammen	5 129	611 310	2 264	1 255 734	7 393	1 867 044

Det vil sees, at importen til Finland væsentlig besørges af landets egne fartøier, dels ved smaa seilfartøier i fart paa svenske og russiske Østersjøhavne, dels ved de regulære dampskibslinjer paa Stockholm, St. Petersburg, Stettin, Lübeck, Kjøbenhavn og Hull.

Med hensyn til exporten er vistnok ogsaa her de finske fartøier langt forud for andre nationers, men en betydelig del af trælastudførselen formidles dog gjennem britiske, norske, svenske, danske og tyske fartøier. Her indtog endnu i aaret 1900 Storbritannien den første plads.

Til Helsingfors ankom under aaret 1901 ialt 5 072 fartøier af over 19 tons drægtighed, hvoraf 4 220 fra indenlandske havne, 344 fra Rusland, 178 fra Tyskland, 127 fra England, 141 fra Sverige, 24 fra Danmark, 17 fra Belgien, 8 fra Spanien, 5 fra Norge, 4 fra Frankrige samt 4 fra Holland.

Disse fartøier fordeler sig efter nationalitet saaledes:

	Seilskibe.		Dampskibe.		Tilsammen.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Finske	3 420	134 684	1 319	328 595	4 739	463 279
Tyske	4	647	77	36 109	81	36 756
Russiske . . .	65	3 750	37	16 061	102	19 811
Svenske	50	6 704	18	13 099	68	19 803
Norske	7	1 659	26	16 442	33	18 101
Engelske . . .	—	—	24	18 018	24	18 018
Spanske	—	—	4	4 497	4	4 497
Danske	9	1 262	3	2 580	12	3 842
Nederlandske . .	2	485	3	2 600	5	3 085
Belgiske . .	—	—	2	1 625	2	1 625
Østerrigske . . .	—	—	1	988	1	988
Franske	1	112	—	—	1	112
Tilsammen	3 558	149 303	1 514	440 614	5 072	589 917

Skibsfarten aabnedes hersteds den 11te april 1901 af isbryderdampskibet „Sampo“ og sluttede den 28de december, da samme fartøi assisterede ud det tyske dampskib „Söderhamn“ og selv afgik til Hangö.

Følgende tal udviser omfanget af den norske skibsfart paa Finland i aaret 1901, sammenholdt med det næstforegaaende aar:

	1900.		1901.		Forøgelse.		Formindskelse.	
Ankomne:	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Med ladning . .	136	60 330	135	71 735	—	11 405	1	—
I ballast . . .	242	139 018	240	147 946	—	8 928	2	—
Tilsammen	378	199 348	375	219 681	—	20 333	3	—
Afgaaede:								
Med ladning . .	323	176 890	319	190 302	—	13 412	4	—
I ballast . . .	55	22 458	56	29 379	1	6 921	—	—
Tilsammen	378	199 348	375	219 681	—	20 333	3	—

	1900.	1901.	Forøgelse.	Formindskelse.
	F. mk.	F. mk.	F. mk.	F. mk.
Bruttofragter med ankomne fartøier	542 492	501 032	—	41 460
Afgaaede fartøier	3 917 624	3 318 657	—	598 967
Tilsammen	4 460 116	3 819 689	—	640 427

De modsvarende opgaver for den svenske skibsfart viser:

	1900.		1901.		Forøgelse.		Formindskelse	
Ankomne:	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Med ladning . .	268	89 781	282	91 887	14	2 106	—	—
I ballast . . .	299	130 862	356	134 267	57	3 405	—	—
Tilsammen	567	220 643	638	226 154	71	5 511	—	—
Afgaaede:								
Med ladning . .	458	189 894	511	194 878	53	4 984	—	—
I ballast . . .	110	30 765	127	31 057	17	292	—	—
Tilsammen	568	220 659	638	225 935	70	5 276	—	—

	1900.	1901.	Forøgelse.	Formidskelse
	F. mk.	F. mk.	F. mk.	F. mk.
Bruttofragter med ankomne fartøier	630 417	515 983	—	114 434
Afgaaede fartøier	3 506 295	3 308 465	—	197 830
Tilsammen	4 136 712	3 824 448	—	312 264

Den norske skibsfart paa Finland, som i aaret 1900 var gaaet sterkt tilbage, viser i sidstforløbne aar altsaa igjen et opsving, hvad den samlede tonnage angaar. Men at dette opsving ikke har medført nogen tilsvarende økonomisk

gevinst, vil fremgaa af, at de optjente bruttofragter er gaaet ned med f. mk. 41 460 for ankomne og med f. mk. 598 967 for afgaaede fartøier.

Det er dampskibene, som opsvinget i tonnage skyldes. De norske dampskibe viser en forøgelse af 19 i antal og 26 532 tons i drægtighed, hvorimod seilskibene er gaaet tilbage med 22 og 6 199 tons.

Den svenske skibsfart paa Finland viser fremdeles en glædelig fremgang; men dette resultat skyldes, eiendommelig nok, seilskibene, som er gaaet frem med 72 i antal og 12 815 tons i samlet drægtighed. Antallet og drægtigheden af ankomne svenske dampskibe er derimod gaaet ned med henholdsvis 1 og 7 304 tons.

Ogsaa med hensyn til de af svenske fartøier optjente bruttofragter har de daarlige tider ikke undladt at sætte sine spor, idet det samlede fragtbeløb viser en nedgang af f. mk. 114 434 for ankomne og af f. mk. 197 830 for afgaaede fartøier.

De forenede rigers skibsfart var i aaret 1901 saaledes fordelt paa de havne inden distriktet, hvor konsulatfunktionær findes ansat:

	Afgaaede fartøier.				Samlet konsulatafgift.
	Norske.		Svenske.		
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	F. mk.
Helsingfors	34	19 207	67	21 649	3 276.98
Björneborg	45	22 183	72	25 428	3 817.57
Borgå	8	5 134	19	7 504	961.63
Brakestad	1	974	6	2 451	302.10
Ekenäs	1	781	11	2 548	246.55
Fredrikshamn	18	11 666	22	22 169	2 631.80
Gamla Karleby	1	1 479	27	6 118	480.90
Hangö	13	9 183	25	6 666	1 397.95
Jakobstad	14	11 775	14	4 149	1 404.40
Kotka	58	36 602	58	22 822	4 820.88
Kristinestad	8	5 804	25	12 200	1 301.27
Mariehamn	2	1 106	1	161	111.75
Nystad	—	—	—	—	—
Raumo	9	3 722	33	6 853	829.13
Torneå	9	4 374	52	3 868	606.98
Uleåborg	24	15 006	11	3 740	1 653.45
Wasa	19	10 808	52	15 650	1 909.86
Wiborg	80	42 871	89	41 763	7 048.12
Åbo	31	17 006	54	20 196	3 096.74
Tilsammen	375	219 681	638	225 935	35 898.06

Følgende forandringer har fundet sted i fartøiernes besætninger:

	Norske fartøier.		Svenske fartøier.	
	Paamønstrede.	Afmønstrede.	Paamønstrede.	Afmønstrede.
Helsingfors	5	2	8	15
Åbo	4	2	21	20
Ialt	9	4	29	35

Ingen rømninger er blevet anmeldte til generalkonsulatet.

Som nødlidende hjemsendtes herfra 6 nordmænd, hvoraf 5 sjømænd, og 24 svensker, hvoraf 3 var sjømænd. Desuden betaltes sygepleie hersteds for 4 svenske undersaatter.

Der indkom under aaret til generalkonsulatet 1 079 skrivelser og afsendtes 871, hvoraf 99 til udenrigsdepartementet, 59 til indredepartementet og 110 til kommers-kollegium.

I fortegnelsen over norske og svenske handelshuse i Finland bør indgaa firmaet J. E. Segerberg, Södra Magasinsgatan 6, Helsingfors, hvilket er etableret 1886, og hvis specialitet er import af kornvarer. Firmaet indehaves af J. E. Segerberg, svensk af fødsel, men naturaliseret hersteds.

Fragtmarkedet. Fragterne ved udskibning af trælast fra de vigtigste exporthavne i Finland gik under aaret op til følgende beløb pr. standard eller 165 engelske kubikfod.

Fra Helsingfors, Åbo, Borgå eller Lovisa:

		Mai.	Juni.	Juli.
Til tyske Østersjøhavne	rmk.	20 à 22	20 à 22	20 à 22
„ — Nordsjøhavne	„	28 à 30	28 à 30	—
„ de danske øer . .	„	24½	23	22
„ Kjøbenhavn . . .	„	20 à 21	19 à 20	19
„ Holland	fl.	14 à 16	—	14½ à 15
„ Belgien	frcs.	36 à 40	—	36 à 40
„ Nordfrankrige . .	„	—	35 à 40	—
„ London	sh.	—	25	25
„ Leithfjorden. . .	„	23 à 24	24	23 à 24
„ Malaga, Valencia .	frcs.	75	—	70 à 75

Fra Björneborg:

Til Kjøbenhavn . . .	rmk.	21 à 22	21	21 à 22
„ tyske Østersjøhavne	„	20 à 23	21½	22
„ — Nordsjøhavne	„	28 à 30	29	29
„ Firth of Forth .	sh.	23 à 24	24	—
„ Hull	„	25	—	25
„ London	„	26	26	—
„ Newcastle . . .	„	—	26	27 —
„ Bristol	„	—	35	—
„ Honfleur	frcs.	—	36	36 à 37
„ Rotterdam . . .	fl.	—	14 à 16	—
„ Antwerpen . . .	frcs.	36	36	—

Fra Fredrikshamn:

Til Lübeck	rmk.	22 à 23	22	22 à 23
„ London	sh.	27/6 à 30	27/6	27/6
„ Hull og Grimsby .	„	24 à 25	24	23 à 24
„ Frankrige . . .	frcs.	38	38 à 40	—

	Mai.	Juni.	Juli
Fra Kotka:			
Til Lübeck, Kiel . . rmk.	22 à 23	—	22 à 23
„ tyske Nordsjøhavne „	—	29 à 30	29
„ Kjøbenhavn . . . „	20 à 21	21	20
„ andre danske havne „	21 à 23	22	22
„ Amsterdam og Rotterdam . . . fl.	14 à 15	—	14 à 15
„ Gand . . . . . frcs.	33 à 35	—	33 à 35
„ Antwerpen . . . „	38	36 à 38	37
„ London . . . . sh.	27/6	27/6 à 30	27/6 à 30
„ Hull og Grimsby . „	24 à 25	25	23
„ Newcastle . . . „	—	26	26
„ Grangemouth . . „	—	24 à 25	24
„ St. Nazaire . . . frcs.	—	—	40 à 44
„ Rochefort . . . „	—	45	45 à 46
Fra Trångsund:			
Til Lübeck, Wismar, Kiel . . . . . rmk.	22	21 à 22	21 à 22
„ de danske øer. . „	22 à 23	22	22
„ Kjøbenhavn . . „	21	21 à 23	20 à 22
„ Bremen . . . . „	30	28 à 30	28 à 29
„ Amsterdam . . . fl.	14 à 15	15	—
„ Ostende . . . . frcs.	33 à 34	—	33 à 34
„ London . . . . sh.	27/6	27/6 à 30	26 à 27/6
„ Hull . . . . . „	—	24	25
„ Grimsby . . . „	24	25	24
„ West Hartlepool . „	—	26 à 27/6	—
„ kanalhavn . . . „	—	—	30 à 35
„ Dunkerque . . . frcs.	—	35	—
„ Sevilla . . . . „	—	—	75
„ Malaga, Carthagena „	—	70 à 75	—
„ Barcelona . . . „	—	—	80

	August.	September.	Oktober.
Fra Helsingfors, Åbo, Borgå eller Lovisa:			
Til tyske Østersjøhavne rmk.	22	22	22 à 23
„ — Nordsjøhavne „	28 à 29	29 à 30	30
„ de danske øer . . „	21 à 22	22 à 23	23
„ Kjøbenhavn . . . „	17 á 18	19 à 20	20 à 21
„ Holland . . . . fl.	15	—	—
„ Belgien . . . . frcs.	32 à 38	32 à 38	—
„ Nordfrankrige . . „	35 à 40	—	—

*

		August.	September.	Oktober.
Til	London . . . . sh.	—	26	28/6 à 29
„	Leithfjorden . . „	—	24	24
„	Malaga, Valencia . frcs.	68 à 73	—	—

Fra Björneborg:

Til	Kjøbenhavn . . . rmk.	—	23	—
„	tyske Østersjøhavne „	21	22 à 23	23
„	— Nordsjøhavne „	28	30	30 à 31
„	Firth of Forth . . sh.	23 à 24	24 à 25	25
„	Hull . . . . . „	—	25 à 27/6	—
„	London . . . . „	—	27/6	30
„	Honfleur . . . . frcs.	—	38	—
„	Rotterdam . . . fl.	14 à 15	—	16
„	Antwerpen . . . frcs.	34	35	—

Fra Fredrikshamn:

Til	Lübeck . . . . rmk.	—	24	—
„	London . . . . sh.	27/6	30 à 32/6	30 à 32/6
„	Hull og Grimsby . „	—	25	26 à 27
„	Frankrige . . . frcs.	—	38 à 46	—

Fra Kotka.

Til	Lübeck, Kiel . . rmk.	22	23	24
„	tyske Nordsjøhavne „	—	30 à 32	—
„	Kjøbenhavn . . . „	20	21 à 23	—
„	andre danske havne „	21	22 à 23	24
„	Amsterdam og Rotterdam . . . fl.	—	15 à 16	16
„	Gand . . . . . frcs.	—	34 à 36	—
„	Antwerpen . . . „	36 à 38	38	40
„	London . . . . sh.	27/6	30 à 32/6	32/6
„	Hull og Grimsby . „	23 à 24	25	26
„	Newcastle . . . „	—	27/6	—
„	Grangemouth . . „	24	25	—

Fra Trångsund:

Til	Lübeck, Wismar, Kiel . . . . . rmk.	21	23	—
„	de danske øer . . „	21 à 22	23	23 à 24
„	Kjøbenhavn . . . „	21	21 à 22	—
„	Bremen . . . . „	—	30	31
„	Amsterdam . . . fl.	14	15 à 16	—

	August.	September.	Oktober.
Til Ostende . . . . frcs.	—	34	—
„ London . . . . sh.	26	—	30
„ Hull . . . . . „	24	—	26
„ Grimsby . . . . „	—	25	—
„ West Hartlepool . „	25 à 27/6	—	27/6
„ kanalhavn . . . . „	—	32/6 à 37/6	—
„ Dunkerque . . . frcs.	35	—	—
„ Nantes . . . „	—	45	—
„ Malaga, Carthagena „	70 à 75	—	—

Lovgivning. Af de under aaret 1901 i Finland udfærdigede love og forordninger bør her nævnes følgende:

Ved lov af 11te april og keiserlig forordning af samme dag er der givet forskrifter om elektriske anlæg for frembringelse af lys eller for kraftoverføring.

Ved keiserlig forordning af 11te april 1901 har visse paragrafer i forordning af 10de mai 1886 om banker faaet ændret lydelse.

Forordningen bestemmer blandt andet, at om en banks direktion eller den offentlige tilsynsmand finder grund til at antage, at bankens formue gjennem tab er forringet saa meget, at den, efter fradrag af gjæld, ikke udgjør 90 pct. af den fastsatte grundkapital, skal revision af bøgerne finde sted. Viser saa opgjøret, at nævnte procenttal af grundkapitalen ikke findes, skal tilsynsmanden derom underrettes og extra generalforsamling indkaldes. Om denne beslutter inden høist 3 maaneder at tilveiebringe den manglende kapital, kan driften fortsættes. Aktionær er ikke forpligtet til at bidrage til saaledes besluttet forøgelse af kapitalen; men om han gjør det, er han berettiget til at erholde sit tilskud tilbagebetalt af bankens udbytte, forinden nogen anden uddeling finder sted, med 6 pct. aarlig rente.

Om en banks formue er formindsket i den grad, at der alene er tilbage 75 pct. af grundkapitalen, skal direktionen straks stænge banken.

Enhver bank skal i landets officielle aviser hver maaned lade indføre en summarisk opgave over bankens stilling ved næstforegaaende maaneds udgang samt senest tre maaneder efter regnskabsaarets udgang aarsredegjørelse og revisionsberetning.

Tilladelse til at udstede rentebærende laaneobligationer, lydende paa ihændehaveren eller paa visse personer eller ordre, meddeles kun banker, som har en indbetalt grundkapital paa mindst en million mark.

Under 10de juli f. a. promulgeredes lov om „andelsvirksomhed“ med udførlige bestemmelser om kooperative selskaber, og samme dag udfærdigedes en forordning om tinglysning af ret til skovafvirkning paa andens grund.

Ved forordning af 8de august 1901 og kundgjørelse af samme dag er det givet bestemmelser angaaende salg af kunstige gjødningsstoffe, tilberedte foderstoffe samt udsædsvarer.

Ifølge disse bestemmelser skal den, der sælger partier paa mindst 25 kilogram af heromhandlede slags varer, saafremt intet andet skriftlig er aftalt, senest ved leveringen tilstille kjøberen faktura eller andet med sælgerens navnunderskrift forsynet bevis, indeholdende visse opgaver om varens oprindelse og bestanddele, og varen skal ansees solgt under garanti for disse opgavers rigtig-

hed. Kjøberen er berettiget til inden 10 dage efter modtagelsen at lade undersøge ved kontrolanstalt, hvorvidt varen er af den angivne beskaffenhed. Omkostningerne herved bestrides af kjøberen, som dog eventuelt kan søge udlægget godtgjort af sælgeren.

Ved kundgjørelse af 21de september 1901 bestemmes, at den i aaret 1861 indførte sagafgift fra 1ste januar d. a. til udgangen af aaret 1904 skal erlægges for nedennævnte sagtilvirkninger, der exporteres til udlandet (ikke Rusland) med følgende beløb:

For bord, planker, battens og andre ikke særskilt nævnte sagtilvirkninger af furu eller gran af mindst 2 meters længde med 20 penni pr. kubikmeter, eller ved udførsel med fartøi enten efter nævnte beregningsgrund eller med 50 penni for hver registerton af fartøiets i maalebrevet angivne nettodrægtighed, samt

for sagtilvirkninger af furu og gran af mindre end 2 meters længde saavelsom for al furu- og granstav med 8 penni pr. kubikmeter eller ogsaa 20 penni pr. registerton.

Fri for afgift er ved, andre med sag blot afskaarne skovprodukter og „spint," endvidere ribber, lægter og lister af høist 8 centimeters bredde og 5 centimeters tykkelse, samt sagtilvirkninger af andet træ end furu og gran.

Ved en anden kundgjørelse af samme dag er fastsat exporttold paa sagtømmer og andet usaget virke. Forordningen bestemmer, at der ved udførsel til udlandet (ikke Rusland) af bjelker, sagstokke, tømmer, spærrer og andet grovere virke af furu eller gran af mindst 2 meters længde skal erlægges en exporttold af 45 penni pr. kubikmeter, hvorimod telegrafstolper, sleepers, latwood, pitprops, skafter, pæle („bärlinger") og andet saadant mindre virke saavelsom virke af mindre end 2 meters længde toldfrit kan udføres.

Helsingfors delte skjæbne med de øvrige dele af landet og led under et sterkt økonomisk tryk. Importens samlede værdi, som i aaret 1900 var f. mk. 66 222 366, — forholdene var dog, som allerede antydet, under nævnte aar exceptionelle —, gik i aaret 1901 ned til f. mk. 54 338 796. Nedgang viser, blandt andre, følgende varer:

	1900. F. mk.	1901. F. mk.
Kaffe	2 555 425	1 849 436
Stenkul	3 240 200	1 606 389
Raat sukker	4 317 534	3 650 805
Fisk: Sild	250 928	158 717
„ Tørfisk	167 765	89 474
„ Andre slags		59 019
Spirituosa	1 179 859	531 203
Ikke mousserende vine	1 559 071	622 310

Importen af fisk gik, som det vil sees, ned, og denne nedgang tør særlig have rammet den norske sild, der synes vanskelig at kunne bestaa konkurrencen med den skotske; det paastaaes, at den sidste foretrækkes af befolkningen her.

Importørerne klager over, at de høie fiskepriser i Norge i den senere tid

har vanskeliggjort importen hertil. For tørfisk betaltes i aaret 1901 ifølge meddelte opgaver 60 penni for middelsei og 65 à 70 penni for storsei pr. kilogram.

For sild skal være betalt fra 26 og 28 mark for M. K. til 60 mark for K. K. K. pr. tønde af 100 kg. netto.

Værdien af exporten fra Helsingfors i aaret 1901 udgjorde f. mk. 12 679 411 mod f. mk. 10 734 080 i aaret 1900. Af det førstnævnte beløb kommer imidlertid f. mk. 2 864 948 paa „fartøier og baade", mod f. mk. 767 115 i aaret 1900, og turde denne sum for en væsentlig del repræsentere værdien af ældre fartøier, der er blevne solgte til udenlandsk rederi. Om man sætter disse beløb ud af betragtning, vil det vise sig, at exporten snarere gik tilbage end frem.

Dette var ikke mindst tilfældet, hvad angaar trælast. Af denne artikel udførtes fra Helsingfors:

	1900.	1901.
Til Sverige . . . . f. mk.	16 180	4 280
„ Danmark . . . „	126 056	93 832
„ Tyskland . . . . „	248 272	181 165
„ Holland . . . . „	429 512	146 370
„ Belgien . . . . „	908 268	241 047
„ Storbritannien . . „	2 133 511	1 485 014
„ Frankrige . . „	681 218	293 240
„ Spanien . . . . „	840 384	666 963
„ Rusland . . . . „	1 890	6 436
Tilsammen f. mk.	5 385 291	3 118 347

Af artikler, som viser en forøget export, kan merkes fisk (f. mk. 95 362 i aaret 1901 mod f. mk. 27 520 i aaret 1900), hvoraf det meste gik til Rusland, og træarbeider (f. mk. 1 118 702 mod 500 609).

Træmasse og papir. Der indførtes til Helsingfors:

	1900.		1901.	
	Kg.	F. mk.	Kg.	F. mk.
Træmasse	63 004	25 002	49 621	19 848
Pap	157 709	47 300	246 679	73 626
Papir	380 928	226 199	223 394	168 052
Arbeider af pap eller papir	46 939	307 741	55 838	243 258

Der exporteredes:

Træ- og papirmasse . . .	1 780 921	225 680	1 774 545	238 921
Pap	6 512 032	1 107 045	7 464 920	1 196 179
Papir og arbeider deraf . .	1 937 093	647 367	3 801 010	1 386 929

Af de fra distriktets vicekonsuler indkomne aarsberetninger skal man tillade sig at hidsætte følgende uddrag:

Björneborg. De under foregaaende aar i hele landet indtraadte trykkede konjunkturer, nærmest foraarsagede af pengeknaphed, synes fremdeles at have været raadende i aaret 1901 og har ogsaa øvet sin indflydelse paa resultatet af stedets vareudbytte med udlandet. Værdien af hele importen i aaret udgjorde saaledes blot f. mk. 4 560 338 mod f. mk. 6 520 339 i aaret 1900. Exportværdien udgjorde f. mk. 11 595 805 mod f. mk. 14 575 757 det foregaaende aar.

Vareudbyttet mellem denne stad og de forenede riger udgjorde: Import f. mk. 389 669 mod f. mk 637 312 i aaret 1900. Export f. mk. 193 610 mod f. mk. 111 245 i aaret 1900.

Af importen fra de forenede riger kan nævnes:

		Kvantitet.	Værdi i f. mk.
Brandsprøiter.		—	12 630
Saltet sild og strømming .	kg.	179 078	22 537
Tørret sei	„	19 250	9 625
Frø.	„	13 624	15 975
Farver og farvestoffe . .	„	99 575	19 893
Manufaktur, garn m. m. .	„	6 636	14 008
Maskiner og maskindele .	„	112 337	118 369
Støbegods m. m.	„	36 343	13 500
Kobber og messing og arbeider deraf . .	„	6 632	13 306
Mursten	„	—	25 505
Tryk- og kunstsager . .	„	—	15 094

Exporten bestod væsentlig af birkeved, saget trælast, beg, tjære, havre, hornkvæg og krebs.

Havnen besøgtes i aaret af 311 dampskibe paa 161 705 tons og 218 seilskibe paa 40 660 tons. Heraf var under norsk flag 23 dampskibe og 22 seilskibe paa henholdsvis 16 624 og 5 559 tons og under svensk flag 25 dampskibe og 47 seilskibe paa henholdsvis 16 928 og 8 500 tons.

Tilgangen af fragtsøgende fartøier var rigelig, men fragterne nedadgaaende.

Fredrikshamn. Det var med alt andet end lyse økonomiske udsigter, at det nu tilendeløbne aar begyndte; trykkede tider overhovedet, stor pengeknaphed og faldende priser paa trævarer, denne hovedartikel for stedets handelsomsætning. Det var derfor med stort mismod, man saa fremtiden imøde, og resultatet blev, som man kunde forudse, mindre lysende.

Omsætningen, saavel hvad import som export angaar, har i det forløbne aar været mindre, end hvad man har været vant til at regne med i senere aar.

Skibsfarten aabnedes den 29de april og afsluttedes den 26de november, da havnene blev belagt med is.

Distriktet besøgtes i aaret af ialt 108 fartøier med en samlet tonnage af 59 491 tons; heri er dog ikke medregnet kystdampskibe og mindre fartøier, som galeaser etc.

Exporten, som hovedsagelig udgjordes af trælast, saavel saget som usaget, hvoraf udskibedes 144 480 kubikmeter, samt en del vindusglas, kjønrøg og saltet fisk, havde en totalværdi af f. mk. 2 137 000.

Importen bestod, ligesom tidligere, væsentlig af kornvarer, petroleum, salt, kul og kolonialvarer og gik op til f. mk. 575 000.

Hangö. Ved hjælp af isbrydere i januar—april holdtes havnen aaben for skibsfarten hele aaret. Hangö besøgtes i aaret 1901 af ialt 651 fartøier med en samlet drægtighed af 287 876 tons.

Totalværdien af importen til Hangö udgjorde f. mk. 8 825 285, af exporten f. mk. 26 819 708.

Totalværdien af importen fra Sverige udgjorde f. mk. 1 041 179, af exporten til Sverige f. mk. 611 818.

I aaret 1901 emigrerede herfra til transatlantiske steder 7 791 mænd, 3 557 kvinder og 1 409 børn.

Kotka. Havnen aabnedes for skibsfarten den 30te april, og det første seilskib ankom den 7de mai. Kotka besøgtes i aaret 1901 af 552 fartøier paa tilsammen 234 296 tons, heri ikke medregnet fartøier paa 30 tons og derunder.

Trælastfragterne, som i aaret 1900 var meget gunstige for skibsfarten, begyndte ogsaa i aaret 1901 med gode noteringer, og adskillige fartøier sluttede da befragtninger for de to første reiser.

Det varede imidlertid ikke langt ind paa sommeren, inden alle trælastpriser i konsumtionslandene begyndte at dale, og heraf fulgte straks en nedgang i fragterne. De faldt med 10, 15, 30, ja op til 40 pct. af de i aaret 1900 betalte fragter. Lægges hertil, at fartøiernes besætninger var forhyrede i en dyr tid, at alle skibsfornødenheder var dyre, og at til og med enkelte faste udgifter i nogle udenlandske havne var blevet forhøiede, er det klart, at rederne fandt sig tvungne til at lade sine fartøier efter den 2den reise seile hjem og lægge op.

Resultatet af aarets skibsfart kan derfor i almindelighed ikke have været tilfredsstillende, og sandsynligvis har mangen en, som lokket af det foregaaende aars udmerkede resultater har nedlagt sine sparepenge i fartøier og kjøbt disse til høie priser, bittert maattet angre sine pengeplaceringer.

Salget af trælast for aaret 1901 tog allerede sin begyndelse i december 1900 til favorable priser, og exportørerne havde al udsigt til et godt aar. De firmaer, som da benyttede sig af anledningen til at sælge for den kommende sæson, opnaaede fordelagtige priser, og de fleste solgte ogsaa mere eller mindre.

Trælastmarkedet begyndte imidlertid allerede tidlig paa vaaren at faa en vigende tendens, og efterhaanden som de forskjellige lagere nu kastedes ind paa markedet, forværredes priserne, hvorfor det som regel gik meget trægt med salg for høstudskibning, og hvad der solgtes, leveredes til ufordelagtige priser.

Exporten af trævarer fra denne station har tiltrods for de ufordelagtige sommer- og høstsalg og det minimum, hvortil disse i almindelighed indskrænkedes, dog været noget større end i aaret 1900. Resultatet af aarets arbeide er vistnok for de fleste exportører temmelig utilfredsstillende.

En kridtfabrik er i aaret bleven oprettet i nærheden af Kotka.

Tammerfors. Et almindeligt overblik over aaret viser desværre liden forskjel fra det foregaaende, idet det samme økonomiske tryk ogsaa gjorde sig

gjældende i aaret 1901. Kun i én henseende viste der sig et lidet lysglimt, idet landet i sin helhed kunde glæde sig ved en, om end ikke overalt rigelig, saa dog god høst. Landets nordligere dele har isærdeleshed havt et godt aar, og hvad der manglede i høstens mængde, erstattedes af dens udmerkede beskaffenhed.

Forøvrigt mødte os de samme bedrøvelige forhold som aaret forud. Der var den samme knappe tilgang paa penge, hvilken holdt rentesatserne paa den tidligere høide og selvfølgelig virkede særdeles hemmende paa forretningslivet. Knapt et eneste forretningsforetagende af nogen større betydning sattes igang, og de i det foregaaende aar foretagne indskrænkninger saavel i arbeidernes antal som i arbeidstiden ved fabrikerne maatte fortsættes, hvorfor arbeidsbefolkningens indtægter heller ikke kunde undergaa nogen forandring til det bedre og saaledes muliggjøre en øget vareomsætning inden landet. Exporten af finske industriprodukter til Rusland vanskeliggjordes derigjennem, at det russiske finansministerium paalagde en extra krigsskat paa allerede toldpligtige varer (papir, textilindustriprodukter m. m.), hvilken skat, som udgjør op til 25 pct. af toldbeløbet, fremdeles oppebæres. Alle faktorer bidrog i det hele til at hindre den industrielle udvikling.

Ovenstaaende gjælder ogsaa specielt for Tammerfors og omegn, som jo danner et centrum for landets industrielle virksomhed.

Det er let at forstaa, at der under disse omstændigheder ikke blev spørgsmaal om nye anlæg, og at man gjorde mindst muligt for vedligeholdelse af de allerede bestaaende. Nogle mindre fabriker nedlagde helt og holdent sin virksomhed, medens andre saa sig nødsaget til at indstille sine betalinger.

Trælastmarkedet viste i aaret følelige og sjelden tidligere forekomne fluktuationer. Eierne gjennemførte vistnok i begyndelsen sin beslutning om ikke at sælge til underpris, men maatte senere give betydelig efter som følge af pengeknapheden, saa at priserne næsten blev ruinerende; 3″×9″ furuplanker, som i begyndelsen af aaret endnu opnaaede f. mk. 275 pr. Petersburger standard, solgtes saaledes senere til 175, høist 200, og battens og bord i proportion dertil. Paa grund af disse ugunstige forhold nedlagdes ogsaa temporært driften ved en større del af landets sagbrug (flere maatte forøvrigt standse paa grund af total vandmangel), og dette var vel aarsagen til, at en livligere efterspørgsel opstod senhøstes, kort før skibsfartens ophør, dog ikke tilstrækkelig til i nogen nævneværdig grad at forbedre situationen. Paa et møde af sagbrugseiere besluttedes ogsaa for det kommende aar, ligesom i Norge og Sverige, at reducere afvirkningen af sagtømmer med 35 à 40 pct. samt bedre end hidtil at rette salget efter tilbud og efterspørgsel.

Trævarerne fra dette distrikt udskibedes over Björneborg, Raumo, Åbo og Sörnäs, og foregik lastningen overalt raskt paa grund af det særdeles gunstige veir samt tilstrækkelig tilgang paa arbeidskræfter.

Den exceptionelt lave vandstand gjorde, at større partier sagtømmer blev liggende i flødningsvasdragene, hvad der foraarsagede sagbrugseierne betydelige extra udgifter og rentetab.

Veden sank ogsaa noget i pris i aaret; tilgangen var tilstrækkelig for behovet, saa at torvkulturen ikke egnedes nogen opmerksomhed; prisen for birkeved var f. mk. 14—15, for granved f. mk. 13—14 pr. metrisk favn ved kai eller jernbane hersteds.

Som allerede nævnt, var høsten langt bedre end aaret forud, men alligevel holdt priserne paa landmandsprodukter sig omtrent uforandrede. Middel-

prisen for rug var 17 penni, for byg 18 penni, for havre $12^1/_2$ penni og for hø ca. 8 penni pr. kg. Poteter opnaaede f. mk. 6 pr. hektoliter, meierismør f. mk. 2.60 samt bondesmør f. mk. 2.10 à 2.25 pr. kg. Mangelen paa arbeidsfolk gjorde sig tiltrods for den øgede emigration til Amerika mindre gjældende, da fabrikernes mindskede virksomhed foranledigede mange løse arbeidere til at søge arbeidsfortjeneste paa landet.

Tilgangen paa fugl, vildt og dyreskind var i begyndelsen ikke saa daarlig; men saasnart opkjøberne fra Rusland og Tyskland indfandt sig, blev der mangel og høie priser; middelprisen for tiur var f. mk. 5.00, for aarfugl 4.00, for hjerpe 1.50, alt pr. par, for hare f. mk. 1.25 pr. stk.

Dyreskind syntes at være sjeldne, da kun faa blev udbudt og til exceptionelt høie priser, nemlig ræveskind til f. mk. 20 à 21, oterskind til 18 à 20, maarskind til f. mk. 16 à 18, ekornskind til 30 penni à 40 penni, kalveskind til f. mk. 4.00, alt pr. stk.

Heste udbødes mindre end før, og priserne holdt sig ret høie. Gode arbeidsheste varierede mellem f. mk. 350 og 500 og travere mellem f. mk. 600 og 1 100. De faa heste, som herfra exporteredes, førtes til Sverige.

Wiborg. I aaret 1901 aabnedes skibsfarten hersteds den 6te mai og kunde fortsætte til den 2den december, da finsk dampskib „Sirius“ afgik med trælast fra Trångsund.

Med ladning ankom:

51	svenske fartøier	paa	17 531 tons
30	norske —	„	9 941 „

Og afgik med ladning:

81	svenske fartøier	paa	39 399 tons
73	norske —	„	39 633 „

62 skrivelser er i aaret afsendte fra vicekonsulatet, hvoraf 30 til generalkonsulatet og 32 som svar paa indløbne forespørgsler etc.

Åbo. Den væsentligste import fra de forenede riger til Åbo udgjordes af jernmalm og jern, cement, fisk, uberedte huder og skind, frø, kridt og ler, maskiner og maskindele. Til Sverige exporteredes blandt andet smør, havre og rug, krebs, æg og fugl (i transit fra Rusland) samt korkaffald.

Til Norge fandt ingen direkte export sted.

Bilbao.

Aarsberetning for aaret 1901 fra konsul W. Klouman, dateret 10de juli 1902.

Den norske skibsfart i aaret 1901.

	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	54	30 212	33	27 598	87	57 810	-	-	170	135 705	170	135 705
Seilskibe	2	121	1	80	3	201	-	-	-	-	-	-
Sum	56	30 333	34	27 678	90	58 011	-	-	170	135 705	170	135 705
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	83	51 211	26	22 431	109	73 642	1	590	128	91 332	129	91 922
Seilskibe	2	448	2	280	4	728	-	-	1	80	1	80
Sum	85	51 659	28	22 711	113	74 370	1	590	129	91 412	130	92 002
Totalsum af ladede fartøier	141	81 992	62	50 389	203	132 381	1	590	299	227 117	300	227 707
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe.	1	1 979	84	76 361	85	78 340	-	-	2	445	2	445
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	1	55	2	146	3	201
Sum	1	1 979	84	76 361	85	78 340	1	55	4	591	5	646
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	-	-	22	17 999	22	17 999	-	-	5	2 764	5	2 764
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	3	647	1	81	4	728
Sum	-	-	22	17 999	22	17 999	3	647	6	2 845	9	3 492
Totalsum af ballastede fartøier	1	1 979	106	94 360	107	96 339	4	702	10	3 436	14	4 138

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 871 800.00, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 1 296 900.

For ordre, reparation eller lignende anløb 5 norske fartøier dr. 3 635 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet (for at losse eller lade) 36 dr. 27 954 tons, til hovedstationen 17 dr. 17 729 tons.

Til Unquera i provinsen Santander solgtes 1 norsk seilfartøi af 84 registertons drægtighed, der leveredes i Tina Mayor.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 7 532.81 (pesetas 12 987.61), ved vicekonsulsstationerne kr. 4 333.98 (pesetas 7 472.39); heraf tilfaldt konsulskassen kr. 2 166.99 (pesetas 3 736.20). Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 1 074.62 (pesetas 1 852.80), ved vicekonsulsstationerne kr. 688.11 (pesetas 1 186.41); heraf tilfaldt konsulskassen kr. 344.05 (pesetas 593.21). Ialt tilfaldt konsulskassen kr. 11 118.47 (pesetas 19 169.82).

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 565.92 (pesetas 786.00); i svenske sager kr. 46.30 (pesetas 64.30).

De i aaret 1901 ankomne 310 norske skibe var fordelt som følger paa distriktets havne:

Bilbao . . .	172	dampskibe	dr.	136 150	tons	og	3	seilskibe	dr.	201	tons
La Coruña . .	17	—	„	10 648	„						
Pasajes . . .	32	—	„	23 054	„						
San Sebastian .	—	—	„	—	„	-	4	—	„	728	„
Santander . .	58	—	„	43 660	„						
Vigo	24	—	„	14 279	„						
Ialt	303	dampskibe	dr.	227 791	tons	og	7	seilskibe	dr.	929	tons
imod i 1900	272	—	„	206 279	„	-	7	—	„	1 181	„

Den norske skibsfart paa Nordspanien var i det sidstforløbne aar større end nogensinde tidligere; foranstaaende opgave udviser saaledes for aaret 1901, sammenlignet med aaret 1900, en forøgelse af 31 fartøier dr. 21 260 tons.

Den norske og svenske skibsfart paa Bilbaos konsulatdistrikt i de sidste 10 aar stiller sig saaledes:

					Deraf svenske.		
1892	343	fartøier	dr.	137 504	tons	27	dr. 14 327 tons
1893	322	—	„	141 718	„	21	„ 9 571 „
1894	283	—	„	132 587	„	18	„ 7 896 „
1895	258	—	„	113 828	„	21	„ 6 795 „
1896	293	—	„	182 730	„	30	„ 16 062 „
1897	289	—	„	171 681	„	31	„ 20 301 „
1898	303	—	„	196 329	„	18	„ 14 058 „
1899	374	—	„	273 747	„	69	„ 50 583 „
1900	345	—	„	252 770	„	66	„ 45 310 „
1901	346	—	„	256 674	„	36	„ 27 954 „

Seilskibe vedblev at spille en ubetydelig rolle her i distriktet.

Den statsunderstøttede norsk-spanske dampskibslinjes skibe anløb i aaret 1901 paa reise fra Norge Bilbao 22 gange, Pasajes 2 gange, Santander 22 gange, La Coruña 15 gange og Vigo 20 gange, ialt 81 anløb imod 58 anløb i aaret 1900 og 42 anløb i aaret 1899. Paa reise til Norge blev Santander anløbet 1 gang.

Af andre norske fartøier, der bragte fiskeprodukter fra Norge, ankom til Bilbao 16, til Santander 5, til La Coruña 1 og til Vigo 3; fra Færøerne ankom med samme slags varer til Bilbao 3 norske fartøier og fra Island 2; ialt 30 fartøier mod 14 i aaret 1900 og 25 i aaret 1899.

Med træmasse ankom i aaret 1901 til Pasajes fra Kristianiafjorden og Trondhjem 15 norske dampskibe og fra Göteborg 16 do.; til Bilbao fra Kristianiafjorden og Trondhjem 19 do. og fra Göteborg 13 do.; ialt 63 mod 36 i aaret 1900 og 37 i aaret 1899.

Med is ankom i aaret 1901 fra Norge 2 norske seilskibe til San Sebastian.

Fra England ankom til Bilbao i aaret 1901 12 norske dampskibe med stenkul mod 6 i aaret 1900.

Ogsaa i aaret 1901 var det norske flag saagodtsom udelukket fra trælasttraden mellem Finland, Sverige og Nordspanien. Grunden dertil maa nærmest søges i konkurrencen med spanske skibe, som akcepterede meget lave fragter. Den erfaring, vi har erhvervet i trælastfarten, burde gjøre os særlig skikket for samme. For at kunne indtage vort tidligere standpunkt kræves først og fremst anvendelse af skibe, der specielt egner sig til denne fart.

I aaret 1901 afgik 139 norske dampskibe med 247 800 tons jernmalm fra Bilbao mod 139 fartøier og 240 000 tons i aaret 1900; begge disse aar fremviser mindre export af jernmalm med norske skibe fra Bilbao end aaret 1899, i hvilket aar der afgik 179 fartøier med 300 000 tons.

I Santander erholdt 29 norske dampskibe ladning af ialt 47 100 tons jernmalm imod 33 dampskibe og 64 000 tons i aaret 1900 og 24 dampskibe og 46 000 tons i aaret 1899.

Fragter. I aarets løb noteredes følgende fragter for norske og svenske skibe i farten paa Nordspanien:

1. For ankomne skibe: Klipfisk. Fra Norge: Løs frcs. 23.00 à 28.00, i bundter frcs. 28.00 à 33.00 pr. ton. Fra Færøerne: Løs frcs. 26.00 à 28.00 pr. ton.

Rogn fra Norge frcs. 3.50 à 5.00; tran frcs. 3.50 pr. tønde.

Tør træmasse fra Kristianiafjorden og Göteborg til Bilbao og Pasajes frcs. 15.00 à 19.00; vaad do. frcs. 12.00 pr. ton. Fra Trondhjem til Bilbao frcs. 23.00 à 25.00 pr. ton.

Trælast. Fra Norge til Bilbao frcs. 30.00 à 50.00 pr. Ptbg. std.; til Santander frcs. 42.00 pr. do.; fra Sverige til Bilbao frcs. 35.00 à 50.00 pr. do.; til Santander frcs. 45.00 pr. do.*); fra New Brunswick til Bilbao £ 3. 3. 0 pr. do.

Jern fra Göteborg til Bilbao frcs. 13.00 pr. ton.

Stenkul fra Newcastle til Bilbao 3 sh. 6 d à 4 sh. 3 d; fra Blyth

---

*) For andre nationers skibe noteredes fra Østersjøen til Bilbao frcs. 35.00 à 46.00 pr. Ptbg. std.; fra Nordamerika til Bilbao £ 5. 0. 0 à £ 6. 7. 6 pr. do.

4 sh. à 4 sh. 3 d; fra Cardiff 3 sh. 7½ d à 4 sh. 9 d; fra Sunderland 4 sh., alt pr. ton.

2. For afgaaede skibe: Jernmalm pr. ton fra Bilbao til: Middlesborough 4 sh. à 6 sh. 3 d; Stockton 4 sh. 6 d à 5 sh. 1½ d; West Hartlepool 4 sh. 7½ d à 4 sh. 9 d; Tyne 5 sh.; Boness 4 sh. 6 d à 7 sh.; Grangemouth 4 sh. 6 d à 7 sh.; Swansea 7 sh.; Newport og Cardiff 3 sh. 6 d à 4 sh.; Maryport 5 sh. à 5 sh. 6 d; Glasgow 5 sh. à 7 sh. 3½ d; Garston 6 sh. 3 d; Boston 5 sh. 6 d à 5 sh. 10½ d; Dunkerque 4 sh. 7½ d à 6 sh. 1½ d; Rotterdam 4 sh. 7½ d à 5 sh. 7½ d; Antwerpen 6 sh.; Stettin 7 sh. 9 d; Terneuzen 4 sh. 6 d à 6 sh. 1 d; Sidney (Canada) 5 sh. 6 d.

Fra Santander til engelske havne og Rotterdam varierede fragterne i aarets løb for jernmalm mellem 4 sh. 6 d à 5 sh. 6 d.

Heraf fremgaar, at fragtmarkedets stilling i aaret 1901 var lidet tilfredsstillende. Flere herværende redere foretrak derfor at lægge sine skibe op. I begyndelsen af indeværende aar var saaledes en stor del af Bilbaos flaade oplagt hersteds.

Forlis. I aaret 1901 indtraf i distriktet 2 forlis af norske fartøier. Det ene fartøi (seilskib) paa reise fra Amerika til Gijon med trælast forliste ved indløbet til samme havn, og det andet (dampskib) paa reise fra Sydspanien til England med mineral, forliste ved Corcubión. I begge tilfælde reddedes mandskabet.

Paa- og afmønstringer. For norske fartøier paamønstredes i Bilbao 7 (hvoraf 3 nordmænd og 1 svenske) og i Santander 6 mand (hvoraf 3 nordmænd) og afmønstredes i Bilbao 13 (hvoraf 8 nordmænd og 2 svenske) og i Santander 10 mand (hvoraf 5 nordmænd og 1 svenske). For svenske fartøier fandt hverken paa- eller afmønstring sted.

Af rømning anmeldtes intet tilfælde hverken fra norske eller svenske fartøier.

Det storartede havnearbeide i Bilbao, der vil tillade de største skibe at anløbe denne havn og beskytte floden Nervions munding, nærmer sig nu sin fuldendelse. Til forskjellige tider har der derhos været foretaget opmudring ved kaierne i floden, hvor fisk, træmasse og trælast m. v. oplosses. Ved lavvande ligger fartøierne alligevel paa grund.

Ifølge statistik, offentliggjort af marineministeriet, bestod Bilbaos handelsflaade den 1ste januar 1902 af 239 fartøier dr. 416 841 tons, deraf dampskibe 218 dr. 412 924 tons mod 284 fartøier dr. 383 630 tons, deraf 265 dampskibe dr. 380 309 tons, den 1ste januar 1901.

En paatænkt spansk-amerikansk industriudstilling, som skulde afholdes i Bilbao i aaret 1903, er foreløbig udsat paa ubestemt tid.

I aaret 1901 blev flere mulkter idømt norske skibe af tolddirektøren i Bilbao, dels for feilagtig opgivelse til toldboden og dels for unøiagtige manifester. Samtlige mulkter blev dog eftergivne ved legationen i Madrids og konsulatet i Bilbaos mellemkomst.

Handelen. Klipfisk. Importen af de forskjellige sorter klipfisk i aaret 1901 var følgende:

	Bilbao. Kg.	La Coruña. Kg.	Pasajes. Kg.	San Sebastian. Kg.
Norsk . .	8 400 200	856 300	—	—
Fransk . .	1 509 100	33 900	5 169 500	—
Islandsk . .	1 054 900	—	—	100 000
Færøisk . .	1 552 400	—	—	—
Skotsk . .	296 000	17 200	—	80 000
Ialt	12 812 600	907 400	5 169 500	180 000

	Santander. Kg.	Vigo. Kg.	Tilsammen. Kg.
Norsk	2 747 400	1 729 900	13 733 800*)
Fransk	8 700	—	6 721 200
Islandsk	35 600	—	1 190 500
Færøisk	46 900	—	1 599 300
Skotsk	89 100	—	482 300
Ialt	2 927 700	1 729 900	23 727 100

mod i aaret 1900 23 402 200 kg. (hvoraf norsk fisk 11 702 200 kg.) og i „ 1899 18 711 400 „ — „ — 10 840 400 „).

Udtrykt i procenter var forholdet følgende:

	1899.	1900.	1901.
Norsk klipfisk	57.94	50.00	57.89
Fransk do.	29.16	38.62	28.33
Islandsk og færøisk do. . .	9.90	8.69	11.76
Skotsk do.	3.00	2.69	2.02

Af klipfisk i bundter, bestemt for det indre af Spanien, ankom i aaret 1901:

	1899.	1900.	1901.
Via Bilbao . .	55 500	60 700	217 950 kg.
„ Santander .	55 000	158 500	171 540 „

Ogsaa i aaret 1901 kom den norske klipfisk udelukkende i norske skibe.

Klipfiskpriser. De maanedlige priser i Bilbao for 1ste sort norsk klipfisk var følgende pr. kv.:

*) Heri er indbefattet fisk i bundter, bestemt til det indre af landet.

Januar . .	pes.	53.00	à pes.	54.00	Juli . .	pes.	53.00	
Februar . .	„	53.00	à „	54.00	August .	„	54.00	à pes. 56.00
Marts . .	„	53.00			September .	„	56.00	à „ 57.00
April . . .	„	52.50			Oktober . .	„	54.00	à „ 57.00
Mai (for ny)	„	52.00	à „	52.50	November .	„	54.00	à „ 58.00
(for gammel)	„	46.00	à „	50.00	December .	„	58.00	
Juni . . .	„	51.00	à „	53.00				

Som det fremgaar af ovenstaaende opgave, var prisnoteringen i aarets første maaneder jævn, hvorimod den faldt i midten af aaret og atter steg mod slutningen, saaledes at der i december noteredes den høieste pris.

Den første nyfisk ankom den 12te mai og betaltes med pes. 52.50.

Forøvrigt tillader konsulatet sig at henvise til sine ugentlige telegrafiske rapporter til Norges fiskeristyrelse i Bergen og de ugentlige indberetninger til det kongelige departement for det indre, hvori der er gjort rede for klipfiskmarkedets stilling i Nordspanien i aaret 1901.

Rogn. I aaret 1901 indførtes følgende kvanta:

Fra	Til Bilbao. Tønder.	Til La Coruña. Tønder.	Til Pasajes. Tønder.	Til Santander. Tønder.	Til Vigo. Tønder.	Tilsammen. Tønder.
Norge . .	2 878	1 240	—	2 099	1 787	8 004
Island og Færøerne . .	102	—	—	—	—	102
Frankrige .	—	39	63	172	—	274
Tyskland . .	—	354	—	—	—	354
Tilsammen	2 980	1 633	63	2 271	1 787	8 734

Om rognmarkedets stilling i Santander har vicekonsul Tonning dersteds indberettet følgende:

„Ved aarets begyndelse fandtes her ingen beholdning af rogn, hvad der antagelig er grunden til, at importen blev noget større end foregaaende aar.

Sardinfisket var gjennemgaaende et af de misligste i de sidste aar; det begyndte meget sent og ophørte grundet stadige veirhindringer allerede i begyndelsen af oktober, saa sæsonen var usædvanlig kort. Naar der saaledes af det importerede kvantum 2 099 tønder ved dette aars begyndelse kun fandtes en beholdning af ca. 250 tønder, skyldes dette hovedsagelig den større efterspørgsel fra Galicien, hvortil herfra solgtes et større kvantum. Imidlertid afbrødes fisket i Vigo allerede i oktober maaned ved regjeringens forbud mod brugen af de fiskeredskaber, hvortil rogn benyttes, inden visse grænser, og som følge deraf lagrer nu paa dette sted adskillige hundrede tønder.

Ved fiskets begyndelse noteredes i detail pesetas 120 pr. tønde 1ste sort med vanligt afslag for 2den og 3die sort, i juli var prisen steget til 140, og i august—september betaltes der lige op til pesetas 200."

Importen af tran i aaret 1901 udgjorde til Bilbao fra Norge 64 tønder, fra Tyskland 120 tønder, fra Skotland 127 tønder, fra Frankrige 22 tønder og fra Belgien 26 tønder; til Santander fra Norge 120 tønder; til La Coruña fra Tyskland 23 tønder og fra Frankrige 3 tønder; til San Sebastian fra England 4 tønder.

Endel af den fra Tyskland og Belgien indførte rogn og tran var vistnok af norsk oprindelse.

Is. Importen heraf til Nordspanien i aaret 1901 var ligesom aaret forud af meget liden betydning, idet kun to ladninger af tilsammen 580 tons ankom til San Sebastian fra Norge.

Trælast. Heraf ankom i aaret 1901:

Til	Fra Norge. m³.	Fra Sverige. m³.	Fra Finland. m³.	Fra Nord-amerika. m³.	Fra Frank-rige. m³.	Fra Tysk-land. m³.	Ialt. m³.
Bilbao . . .	4 352	26 212	21 086	6 449	9 855	48	68 002
La Coruña . .	74	4 718	—	1 453	—	—	6 245
Pasajes . . .	710	2 925	946	14	27	15	4 637
San Sebastian .	—	507	—	—	—	—	507
Santander . .	1 999	16 812	7 425	—	—	—	26 236
Vigo	—	1 019	—	672	—	—	1 691
Tilsammen	7 135	52 193	29 457	8 588	9 882	63	107 318
mod i 1900	7 700	43 200	28 400	10 400	10 800	2200	102 700
„ - 1899	2 000	61 000	24 200	6 900	9 300	—	103 400

Den last, der anvendes i dette distrikt, kommer hovedsagelig fra Sverige og Finland. Til trods for diverse forsøg har norsk last ikke formaaet at vinde videre terræn i Nordspanien.

Træmasse. Heraf importeredes:

Fra	Til Bilbao. Tons.	Til Pasajes. Tons.	Til Vigo. Tons.	Til-sammen. Tons.
Norge . . .	4 816	3 259	—	8 075
Sverige . . .	2 719	5 692	15	8 426
Finland . . .	725	—	—	725
Holland . . .	855	—	—	855
Belgien . . .	407	959	—	1 366
Tyskland . .	213	1 820	—	2 033
Frankrige . .	—	190	—	190
England . . .	—	53	—	53
Nord-Amerika .	—	125	—	125
Tilsammen	9 735	12 098	15	21 848
mod i 1900 .	6 567	13 713	70	20 350
„ - 1899	5 553	12 356	71	17 980

Af denne tabel fremgaar, at importen af træmasse til Nordspanien i aaret 1901 var større end i de to foregaaende aar.

De fleste spanske papirfabriker har sluttet sig sammen og dannet et aktieselskab under navn af „La papelera española", der har sit sæde i Bilbao og en kapital af 20 millioner pesetas. Efter forlydende agter dette selskab selv at tilvirke en del af den masse, det behøver. Isaafald turde der aabne sig et marked hersteds for grankub.

Jern og staal. Importen heraf opgives at have udgjort:

	Til Bilbao. Tons.	Til La Coruña. Tons.	Til Pasajes. Tons.	Til San Sebastian. Tons.	Til Santander. Tons.	Tils. Tons.
Norge	—	—	3	—	—	3
Sverige . . .	33	—	10	—	—	43
England . . .	3 748	181	31	4	318	4 282
Belgien . . .	2 737	311	514	—	1 495	5 057
Frankrige . . .	151	53	1	—	203	408
Holland . . .	485	—	—	—	—	485
Tyskland . . .	447	92	330	—	228	1 097
Forenede Stater	5	2	2	—	—	9
Italien	1	—	—	—	—	1
Ialt	7 607	639	891	4	2 244	11 385

Hesteskosøm. Importen heraf i aaret 1901 opgives af toldvæsenet at have været: til Bilbao fra Norge 15 177 kg., fra Belgien 51 447 kg. og fra Tyskland 3 250 kg. Til Pasajes fra Norge 8 318 kg. og fra Tyskland 5 530 kg. Endel af de til Bilbao fra Belgien og Tyskland importerede søm var formentlig af norsk og svensk oprindelse.

Da kurserne paa udenlandske penge gjennemgaaende under hele aaret var meget høie, foretrak de herværende forhandlere vistnok at sælge indenlandske søm, der stadig gaar fremad i kvalitet.

Enkelte kjøbere foretrækker dog udenlandske søm, som er bedre end de indenlandske, og dersom kursen gaar ned, turde der være udsigter til atter at oparbeide et marked for norske og svenske søm, tiltrods for den sterke konkurrence af den herværende fabrik.

Nedlagt makrel. Ifølge oplysning fra vicekonsulen i La Coruña fanges den makrel, der bruges til brasenfisket, ved den spanske kyst. Nogen indførsel heraf har hidindtil ikke fundet sted. Der skal være kommet en prøve fra Norge, men denne faldt ikke i fiskernes smag.

Makrelen nedlægges i tønder med lage, paa enkelte steder simpelthen aaben, og paa andre steder tager man bort benene, hvorved opnaaes høiere pris.

Ifjor var makrelbeholdningen knap, og som følge deraf betingedes meget gode priser. Fisken sælges pr. 100, og prisen varierer meget, alt efter efterspørgselen. Den laveste pris kan sættes til 15 pesetas pr. 100, men har den ogsaa været oppe i 50 pesetas. Konsumtionsperioden er fra september til januar.

*

Det mest praktiske for at aabne et marked vilde være at sende ned godt tilberedte prøver.

Norske firmaer i Nordspanien:

Bilbao.

Andrés Amland, adr. Muelle de Ripa no. 1, skibsagent.

La Compañia de Maderas, adr. Calle de la Sierra no. 4, importører af trælast.

Viuda de Hilario Lund y Clausen, adr. Calle de Berástegui no. 5, importører af klipfisk og trælast. Bankier- og rederiforretning.

Schmedling y Cia, Sociedad en Comandita, adr. Calle de Barroeta letra R., importører af klipfisk og rogn.

Santander.

La Compañia de Maderas, importører af trælast.

Jorge Mowinckel, adr. Calle de Velasco no. 4, importør af klipfisk og rogn.

E. Tonning, adr. Muelle no. 27, importør af rogn og klipfisk; exportør af fjær, vin etc.; skibsagent.

Svenske handelshuse eller firmaer, hvori svenske er medeiere, findes ikke i dette konsulatdistrikt.

Konsulatets adresse er Calle de Gardoqui no. 11. Almindelig kontortid fra kl. 9—1 og 3—6.

Sundhedstilstanden i distriktet var i det hele taget tilfredsstillende.

Jernmalm. Ifølge opgave fra toldkammeret exporteredes i aaret 1901 følgende kvanta jernmalm fra Bilbaos havn:

Til Storbritannien	2 315 900	tons
„ Holland	661 400	„ *)
„ Frankrige	199 100	„
„ Belgien	196 300	„
„ Tyskland	646 200	„
„ Nordamerikas Forenede Stater	99 500	„
Tilsammen	4 118 400	tons
mod i aaret 1900	4 386 000	„
„ - — 1899	5 454 000	„

Vicekonsulen i Santander indberetter, at følgende kvanta jernmalm exporteredes derfra i aaret 1901:

Med norske skibe	47 100	tons
„ svenske do.	2 600	„

*) Hovedsagelig i transit til Tyskland.

Med spanske do.	268 300	tons
„ engelske do.	254 500	„
„ tyske do.	43 200	„
„ hollandske do.	17 200	„
„ andre nationers do.	11 200	„
Tilsammen	644 100	tons
mod i aaret 1900	605 000	„
„ - — 1899	670 000	„

Det hovedsagelige kvantum gik til engelske havne og til Rotterdam.

Følgende gjennemsnitspriser for jernmalm pr. engelsk ton f. o. b. Bilbao opgives at have været i aaret 1901:

For Campanil	9 sh. 9 d à 10 sh.
„ Vena	10 sh. à 10 sh. 3 d
„ Rubio superior . . .	10 sh.
„ Rubio inferior . . .	8 sh. à 9 sh.
„ røstet Carbonat 1a. .	11 sh. 6 d à 11 sh. 9 d
„ „ do. 2a. .	10 sh.

Over kulexporten i aaret 1901 fra Asturien foreligger der endnu ikke nogen opgave.

Vin. Heraf exporteredes:

Via Bilbao	65 856	hektoliter
„ Pasajes	173 504	—
Tilsammen	239 360	hektoliter

Konserver. Fra Bilbao exporteredes i aaret 1901 ca. 2 339 300 kg. konserver, især til Sydamerika. Til Norge sendtes ca. 800 kg.

Kurser i aaret 1901:

		Paa Paris.	Paa London.			Paa Paris.	Paa London.
Den 5te januar	pes.	134.50	33.77	Den 11te marts	pes.	134.20	33.78
„ 12te —	„	134.65	33.78	„ 18de —	„	134.65	33.85
„ 21de —	„	136.75	34.31	„ 26de —	„	135.50	34.08
„ 28de —	„	136.10	—	„ 1ste april	„	134.90	33.93
„ 4de februar	„	136.40	34.38	„ 8de —	„	135.85	34.13
„ 11te —	„	136.80	34.50	„ 15de —	„	135.90	34.16
„ 18de —	„	137.50	34.68	„ 22de —	„	136.20	34.18
„ 25de —	„	137.15	34.56	„ 29de —	„	136.45	34.28
„ 4de marts	„	133.80	—	„ 6te mai	„	136.80 **	34.36

		Paa Paris.	Paa London.			Paa Paris.	Paa London.
Den	13de mai	pes. 137.05	34.48	Den	9de septbr.	pes. 140.30	35.34
„	20de —	„ 137.15	34.48	„	16de —	„ 142.05	—
„	28de —	„ 137.80	34.65	„	23de —	„ 142.35	35.95
„	1ste juni	„ 137.25	34.54	„	30te —	„ 143.05	36.06
„	8de —	„ 137.95	—	„	7de oktbr.	„ 142.95	35.96
„	15de —	„ 138.90	34.96	„	14de —	„ 142.85	35.85
„	25de —	„ 139.80	35.19	„	21de —	„ 141.00	—
„	1ste juli	„ 139.35	35.10	„	28de —	„ 142.15	35.62
„	8de —	„ 138.80	34.90	„	4de novbr.	„ 142.30	35.70
„	15de —	„ 137.50	34.58	„	11te —	„ 142.60	35.80
„	22de —	„ 138.25	34.79	„	18de —	„ 142.75	35.85
„	29de —	„ 139.45	35.10	„	25de —	„ 142.60	35.87
„	5te august	„ 139.55	35.16	„	2den decbr.	„ 140.90	35.47
„	12te —	„ 139.80	35.24	„	9de —	„ 130.50	32.70
„	19de —	„ 139.50	35.17	„	16de —	„ 135.25	33.90
„	26de —	„ 139.50	35.16	„	23de —	„ 135.30	34.08
„	2den septbr.	„ 139.95	35.24	„	30te —	„ 135.85	34.15

De spanske pengeaffærer har længe befundet sig i en meget daarlig stilling og virket hemmende paa importen til Spanien.

Den væsentligste grund dertil maa søges i, at da den spanske stat som afbetaling paa sin store statsgjæld til forskjellige terminer maa deponere penge i guld i udlandet, benytter de spanske vekselerer sig heraf ved at indkjøbe mest muligt guld før deponeringen, for, naar terminen kommer, at kunne tvinge staten til at betale ublue priser for det nødvendige guld.

Til trods for gjentagne forsøg paa at ordne dette for staten uheldige forhold, har det ikke lykkedes at opnaa noget tilfredsstillende resultat.

Den 30te november 1901 fremlagde den daværende finansminister Urzaiz i Cortes et forslag, ifølge hvilket indførselstolden paa flere varer, deriblandt paa klipfisk, stokfisk og stenkul, skulde erlægges i guld med en i forhold til kursen maanedlig fastsat reduktion. Dette forslag blev derefter vedtaget af Cortes.

Ifølge en senere bestemmelse skal den procent, hvormed tolden reduceres, fastsættes 2 gange maanedlig, nemlig den 15de og den sidste dag i hver maaned. Heller ikke det nylig optagne statslaan, som næsten udelukkende bestaar af spansk kapital, har formaaet at bringe kurserne ned.

Til konsulatet indkom i aaret 1901 549 skrivelser, telegrammer m. v. og afsendtes 745 skrivelser, telegrammer m. v., deraf til indredepartementet 87, udenrigsdepartementet 72, kommercekollegiet 7, legationen i Madrid 71, distriktets vicekonsuler 294, Norges fiskeristyrelse i Bergen 51, andre norske og svenske myndigheder 5, andre konsuler 18, lokale myndigheder 13 og privatpersoner 127.

Frankfurt am Main.

Aarsberetning for aaret 1901 fra generalkonsul Max Baer, dateret 12te juni 1902.

Allerede arbeidsaaret 1900 kunde betegnes som ikke gunstigt for handel og industri inden vort distrikt, og det samme gjælder i end høiere grad om aaret 1901. Var forretningsrørelsen under de første maaneder af aaret 1900 endnu i de fleste betydelige forretningsgrene uforandret god og først i den anden halvdel af aaret som følge af den begyndende industrielle tilbagegang væsentlig ugunstigere, saa viste aaret 1901 allerede i begyndelsen en i mange brancher træg og flau forretningsgang. Aarsagen hertil er at søge i den vedholdende økonomiske tilbagegang, der under sommermaanederne endmere forstærkedes ved et alvorligt tilbageslag i bankaffærer, hvilket atter foranledigedes af et større antal betydelige foretagenders konkurser.

I andre grene derimod frembød forretningsudviklingen et for saa vidt fjoraaret lignende billede, som aaret begyndte ikke ugunstigt, men alligevel, under andet og tredie kvartal samt under trykket af de ovennævnte forhold, gestaltede sig væsentlig ugunstigere, indtil om høsten en næsten almindelig tilbagegang i forbindelse med mangfoldige produktionsindskrænkninger indtraadte. Denne krise varede til aarets slutning og endnu længere.

Denne allerede ifjor paabegyndte og endnu fortfarende tilbagegang i talrige større industrigrene, særlig inden jern- og elektricitetsindustrien, ved siden af de tidligere nævnte beklagelsesværdige begivenheder paa bankomraadet, har i mere eller mindre grad gjort sig merkbare i hele den økonomiske udvikling af næsten alle handels- og industrigrene. Overhovedet kan man ved økonomiske kriser altid iagttage, at paa den ene side de med de hjemsøgte i forbindelse staaende brancher inden kort tid ogsaa opviser tilbagegang, paa den anden, at ogsaa de tilsyneladende uafhængige lider under det inden vide kredse formindskede forbrug. Det første gjælder f. ex. alle med jern- og elektricitetsindustrien i sammenhæng staaende industrigrene, saasom kobberverker, metalhandel og de talrige brancher, som sysselsætter sig med installation, opildningsapparater og lignende, det sidste derimod fremfor alt handelen med varer for det daglige behov, der fordrer en vel aflønnet og sysselsat arbeiderstand, endvidere juvel-, kunst-, galanteri- og vinhandelen, samt de mange andre forretningsgrene, som har til forudsætning god arbeidsfortjeneste for arbeidsgiverne.

Totalstatistiken over de vigtigste varer af ind- og udførselen viser i forhold til næst foregaaende aar et væsentlig forandret billede. Det under et flertal af aar vedholdende opsving inden den tyske handel har maattet give rum for en almindelig tilbagegang.

Tysklands totalimport udgjorde efter vegt og værdi:

I aaret 1901 . .	44 304 856.8 tons	til en værdi af mk.	5 697 017 000
mod - — 1900 . .	45 911 799.3	—„— „	6 042 992 000

Totalexporten udviser:

I aaret 1901 . .	32 363 494.5 tons	til en værdi af mk.	4 759 407 000
mod - — 1900 . .	32 681 746.8	—„— „	4 752 501 000

Skandinaviens ind- og udførsel dreier sig ikke om store summer, men den

omfatter et stort antal artikler. Den norske og svenske export til Tyskland omfatter hovedsagelig malm, bygningsvirke, anden trælast, fersk og saltet fisk samt fisketran, medens Tysklands export til de to nordiske riger omfatter en stor mangfoldighed af alle slags varer.

Nedenfor følger for Norges vedkommende afvigelserne og forandringerne i sammenligning med fjoraaret:

Tysklands import fra Norge udviser en forøgelse med hensyn til guano, kunstig, 2 520 tons, klid 8 950 tons, sild, fersk, 2 840 tons, sild, saltet (i tønder), 3 250 tons, cellulose (straa- og fiberartet), 1 540 tons, stenhugningsarbeider 1 940 tons, og en formindskelse med hensyn til kaolin 3 040 tons, bygningsvirke 790 tons, fisketran 140 tons, gadesten 6 550 tons.

Tysklands export til Norge viser derimod en forøgelse med hensyn til potaske 30 tons, glycerin, renset, 110 tons, façonjern 1 380 tons, jernbanevogne 700 tons, stangjern 3 180 tons, raasølv 1.7 tons, rug 2 230 tons, mel af korn, mais, bælgfrugter og risengryn 1 060 tons, topsukker 6 830 tons, stenkul 7 220 tons, hatte, pyntede, 23 000 stkr., og en formindskelse med hensyn til Thomas-superfosfat 3 410 tons, sølv, præget, 1 ton, hvede 1 490 tons, havre 1 900 tons, lokomotiver og lokomobiler 470 tons, korn, bælgfrugter, helegryn 290 tons, hvedemel 2 060 tons, rugmel 23 900 tons, risengryn 990 tons, raasukker 530 tons, oljekagemel 2 250 tons, koks 1 810 tons, straahatte, umonterede, 202 200 stkr.

Hvad Sverige angaar, saa udviser Tysklands import fra Sverige en forøgelse med hensyn til fyrstikker 90 tons, kalciumkarbid 150 tons, kridt, slemmet, 310 tons, jernmalm 39 570 tons, bygningsvirke 6 470 tons, ferskvandsfisk, levende, 180 tons, sild 5 950 tons, træmasse, sleben, 10 620 tons, halmmasse og cellulose 7 190 tons, sten, uhuggen, 6 790 tons, zink, ubearbeidet, 120 tons, og en formindskelse med hensyn til bly, ubearbeidet, 630 tons, rujern 5 890 tons, kaolin 1 060 tons, malmslag 7 910 tons, zinkmalm 1 650 tons, bær (for konsumtion) 2 410 tons, sild, saltet (i tønder) 110 tons, omslagspapir, glittet, 390 tons, gadesten 71 900 tons, stenhuggerarbeider 2 500 tons, mursten og tagsten 1 320 tons.

Export-prøvelageret i Frankfurt am Main. Hensigten med denne institution er at skaffe nye omsætningsomraader for de hos samme som udstillere repræsenterede, paa export arbeidende fabrikfirmaer samt at tilføre dem nye kunder. Ud fra denne egenskab er det let forklarligt, at en almindelig tilbagegang som den under det forløbne aar ikke skulde være uden indflydelse paa forretningsgangen.

Særlig vegt lagdes i aaret paa at gjøre de repræsenterede firmaers adresser bekjendt. Et stort antal af den nyudkomne tyske katalog sendtes derfor til alle verdensdele. De mange forespørgsler efter katalogen viser, hvilken stor opmerksomhed den har vakt. Paa samme maade gjøres for de interesserede firmaer en saadan virksom reklame, at den knapt vilde være mulig paa anden maade med saa smaa omkostninger.

Lageret besøgtes af exportører fra Berlin, Hamburg, Bremen og andre indenlandske steder, desuden af kjøbere fra følgende udenlandske pladse: Adelaide, Alexandria, Auckland, Amsterdam, Antwerpen, Barcelona, Basel, Batavia, Belgrad, Belize, Bergen, Birmingham, Bombay, Boston, Brüssel, Bukarest, Buenos Ayres, Cairo, Calcutta, Kapstaden, Chicago, Konstantinopel, Durban, Fez, Florenz, Genf, Genua, Glasgow, Hankow, Hongkong,

Johannesburg, Kjøbenhavn, Lemberg, Lissabon, Liverpool, London, Luzern, Madras, Madrid, Milano, Manchester, Melbourne, Mexico, Milwaukee, Montevideo, Moskau, Neapel, New York, Odessa, Padang, Paris, Philadelphia, Prag, Pretoria, Providence, Rangoon, Rio de Janeiro, Rotterdam, San Francisco, Sao Paulo, Setubal, Shanghai, Sidney, Singapore, Soerabaia, Stockholm, St. Gallen, St. Petersburg, Tokio, Toronto, Valencia, Valparaiso, Verviers, Warschau, Wien, Yokohama, Zürich.

Det tyske handelsmusæum. Musæet besøgtes i aaret 1901 af omtrent 2 800 personer.

Bank- og børsvæsen. Aaret 1901 kan betegnes som et skrækkens aar for børsen. Man begyndte det ikke med altfor store forhaabninger, thi de daarlige udsigter for industrien tillod ikke nogen livlig forretningsrørelse paa børsen; man ventede paa tegn til bedring, men udsigterne blev stadig mørkere. Bankerot af flere banker i Sachsen, særlig katastrofen med „Leipziger Bank", fulgtes af en saadan mistro, at der ikke har forekommet noget lignende siden krisen i 70-aarene. Diskontørerne forsvandt pludselig fra valpladsen, og kjøberne af til og med bedste kvalitets værdipapirer holdt sig tilbage fra markedet, og der hengik mange urolige uger for bankverdenen. Samtlige afdelinger inden bankforretningernes omraade led merkbart. I første linje maatte der paa konsortial- og værdipapir-kontoen foretages betydelige afskrivninger. I konto-kurantforretningen indtraadte mangfoldige tab, rente- og vekselkontierne formindskedes under den som følge af mistilliden indskrænkede kredit samt den derved frembragte overflod paa penge. Kun de faa banker, der ved internationale forbindelser udenom Tyskland kunde opnaa store gevinster, opviste ikke nogen formindsket uddeling.

Antallet af værdipapiremissioner er i aarets løb som følge af de almindelige industrielle og kommercielle tilbageslag sunket mere og mere.

Antallet af de af den herværende børskommission for handel tilladte nye værdipapirer udgjorde i det forløbne aar 75 mod 95 ifjor og 112 i aaret 1899; der viste sig altsaa en meget betydelig tilbagegang, og det samme var ogsaa tilfældet ved de andre børser.

Kursen paa svenske statspapirer var i aaret 1901:

	Den 2den januar.	Den 30te juni.	Den 31te decbr.
1886 aars $3^1/_2$ pct. . .	94.20	96.30	98.50
1890 „ $3^1/_2$ „ . .	94.20	97.80	99.50
3 „ . .	84.50	86	88.20

Svenske hypotekbanksobligationer noteredes:

	Den 2den januar.	Den 30te juni.	Den 31te decbr.
1878 aars 4 pct. . .	97.20	—	100.30
1886 „ $3^1/_2$ „ . .	86.70	89.30	90.10

Akademi for social- og handelsvidenskaber. Den af byen Frankfurt a/M. og „Selskabet for det almene vel" og med hjælp af „Handels-

kammeret" og af „Det tekniske selskab" dannede akademi for social- og handelsvidenskab aabnedes den 21de oktober 1901.

Forelæsninger holdtes ved skolen over:

Theoretisk og praktisk nationaløkonomi, socialpolitik, kjøbmandsteknik (bogholderi, handelsregning, handelskorrespondance samt varebestemmelse), handelsret, stats- og forvaltningsret, koloni- og konsulatvæsen, økonomisk og handelsgeografi samt handelshistorie, moderne sprog, kemisk og mekanisk teknologi samt elektroteknik saavel som andre kompletterende videnskabsgrene (historie, filosofi m. fl.).

Disse forelæsninger holdes paa en almenfattelig maade, og hver termin udgjør et afsluttet hele. Paa samme tid er forelæsningerne saaledes organiserede, at de for den, der ønsker at aflægge afslutningsexamen i handelsvidenskab, efter 2 aars studier giver den nødvendige fordannelse.

Høiskolen besøgtes i 1ste termin af 527 tyske og 22 udenlandske tilhørere.

Trælasthandelen. A. Raamateriale (rundvirke).

Ligesom alle andre handelsgrene maatte ogsaa trælasthandelen lide under det almindelige tryk i det forløbne aar. Forretningsrørelsen kan derfor ikke betegnes som god. Byggevirksomheden saavel her i byen som i dens nærmeste omegn lod adskillig tilbage at ønske, og en anden meget vigtig faktor inden trælasthandelen, nemlig afsætningen til fabrikerne, aftog, fabrikudvidelser fandt kun i enkelte tilfælde sted. Fabrikernes afsætning i ind- og udlandet var mindre end i foregaaende aar, og derved opstod en formindsket efterspørgsel efter træ for pakning. Man forsøgte at formindske de under forrige aar endnu sterkt opfyldte lagere, og man var tvungen til under den daarlige efterspørgsel i mange tilfælde at gaa med paa prisnedsættelser, der i særdeleshed for sekunda kvalitet og liden vare havde en videre nedgang til følge. Noget bedre laa markedet for god vare, særlig i egetræ, hvilket fandt god afsætning til antagelige priser. Som følge af det formindskede behov og priser samt den høie fragt og told blev indførselen af østerrigsk-ungarsk og rumænsk last vanskeliggjort. Fra disse lande indførtes derfor blot en liden del i forhold til foregaaende aar. Importen fra de Forenede Stater var ogsaa meget mindre, og kunde derfor for disse varer, undtagen for pitchpine, hvoraf endnu i forhold til behovet fandtes meget store forraad fra fjoraaret, og som derfor delvis maatte sælges med tab, holdes faste priser. Da amerikanerne ved den almindelig gode forretningsstilling i sit eget land var istand til at sælge sit virke hjemme, har de ikke, i lighed med de foregaaende aar, oversvømmet det tyske marked med konsignationsvare. Denne omstændighed bidrog derfor til, at priserne i almindelighed kunde holde sig. Markedet i amerikansk trælast er nu temmelig fast, og til og med pitchpine begynder langsomt at stige i pris. Forbruget af god amerikansk trælast tiltager fra aar til aar.

B. Saget virke (bord og bygningsvirke). I det forløbne aar bevægede afsætningen i bord sig i en nedstigende linje, omend forholdene, forsaavidt Frankfurt med omegn angaar, ikke var ugunstige.

Her viste sig det interessante faktum, at det især særdeleshed var det indenlandske produkt, der udøvede tryk paa prisen, thi sekundasorterne tilvirkes næsten udelukkende i landet, medens de bedre kvaliteter maa kjøbes fra udlandet.

Metalhandel. Det billede, som metalmarkedet i det forløbne aar frembød, var væsentlig forskjelligt fra det, der har frembudt sig i de sidste aar. Den almindelige tilbagegang kunde heller ikke raametallerne undgaa, og bevægelsen paa metalmarkedet var derfor under hele aaret en nedadgaaende.

Kobber holdt sig, understøttet af kapitalsterke amerikanske truster i det hele taget paa en maadelig høide. Begyndende med $72^{7}/_{8}$ ved aarets indgang, gik prisen langsomt nedover til $65^{3}/_{8}$ indtil næsten ved aarets slutning en pludselig vending til det værre indtraadte. Aarsagen hertil var, at Amerika, der hidindtil havde reguleret prisen, nu derimod kastede store kvantiteter til betydelig nedsatte priser ind paa det europæiske marked. En følge heraf var, at kursen faldt meget hurtigt, og udgjorde den den 31te december $48^{7}/_{8}$.

Tin, som ved aarets begyndelse betaltes med $121^{3}/_{8}$, blev billigere og billigere i aarets løb samt viste ved slutningen af december en kurs af 106. Naturligvis er dette ogsaa en følge af svagere sysselsættelse inden vedkommende industri; dog er jo, som bekjendt, markedet i dette metal mere eller mindre underkastet en uberegnelig spekulation, og kan man derfor ikke forudsige, hvorledes prisen kommer til at gestalte sig; bestemte tegn er ikke forhaanden.

Zink. Noteret $18^{7}/_{8}$ ved aarets begyndelse led markedet merkbart under de stadig sjeldnere indløbende efterspørgseler fra konsumenterne, saaat noteringen derved langsomt faldt til $16^{3}/_{4}$. Efterspørgslerne er dog ved aarets slutning blevet livligere, af hvilken omstændighed man med sikkerhed kan slutte sig til en reaktion til det bedre.

Bly led forholdsvis mest under den ugunstige konjunktur; prisen sank fra $16^{5}/_{16}$ i januar til $10^{1}/_{4}$ ved slutningen af aaret. Aarsagen dertil var hovedsagelig liden efterspørgsel fra den kemiske og elektriske industri, inden hvilke brancher dette metal finder sterk anvendelse, desuden vel ogsaa den stadig større tilførsel fra transmarine produktionspladse.

Handelen med jern og jernvarer. Forretningsgangen i disse brancher var i almindelighed meget mat; hertil kom de store tab paa lageret, der fremkaldtes ved den under det forløbne aar indtrufne hurtige prisnedsættelse (paa endel artikler lige til 60 à 70 pct.). En overproduktion er forhaanden, og man kan for nærværende ikke sige, hvorlænge denne krise kan vare. En livligere byggevirksomhed samt en mere regelbunden export kunde gjøre stillingen gunstigere.

Maskinfabrikation. Forretningsgangen var ved begyndelsen af aaret 1901 langsom. Desuagtet var fabrikationen indtil høsten endnu temmelig tilfredsstillende; men da ophørte ogsaa næsten fuldstændig nye bestillinger at indløbe, og antallet af arbeidere indskrænkedes efterhaanden. Mod aarets slutning forøgedes efterspørgslernes antal atter, og det lykkedes ogsaa til middelpris at erholde endel ordres, hovedsagelig for den indenlandske storindustris behov. For udlandet kunde ingen ordres opdrives.

Læderhandel. Ligesom de fleste forretningsgrene maatte ogsaa læderhandelen merke de mindre gunstige økonomiske forholde i aaret 1901. Læderindustrien havde udvidet sig for sterkt i de sidste aar, og der herskede

derfor en overproduktion inden de fleste artikler, og gjorde tilbageslaget sig saa meget mere følelig derved, at læder ikke er direkte konsumtionsartikel, men blot halvfabrikat, der først maatte forarbeides inden andre industrier. Just i disse industrigrene og især inden skofabrikationen havde en ret anseelig overproduktion dannet sig, saa at handelen maatte lide derunder fra begyndelsen til slut. Omsætningen blev derfor ogsaa mindre end under næstforegaaende aar.

Papirhandel. Det ifjor indtraadte raske fremskridt inden papirhandelen varede blot en kort tid og gav plads for en hastig indskrænkning i papirforbruget, foranlediget af den daarlige forretningsgang i England. Denne forretningsgang maa føres tilbage paa den synkende interesse for begivenhederne i Transvaal og Kina, samt den i forbindelse dermed staaende formindskelse i behovet af avispapir. Tilbageslaget havde naturligvis ogsaa en sterk prisnedsættelse tilfølge, hvilken hovedsagelig traf de bedre sorter og delvis bragte disse til en lavere pris end før opsvinget. Det lykkedes syndikatet af de tyske trykpapirfabriker at holde prisen paa avispapir idetmindste paa en saadan høide, at det for fabrikanterne frembød en maadelig fortjeneste, uden samtidig at skade avisforlæggerne ved overdrevent høie priser. Syndikatet saa sig som følge af det ringere forbrug af trykpapir foranlediget til at indskrænke sin produktion til $66^2/_3$ pct.

Forretningsgangen i spillekort var under det tilendegangne aar temmelig tilfredsstillende. Ved aarets slutning indtraadte en betydelig tilbagegang, foranlediget ved den pludselige toldforhøielse i Sverige paa spillekort, hvor hidindtil store mængder af tyske kort har været anvendt. Denne toldforhøielse er saa betydelig, at de tyske fabrikanter med hensyn til de hovedsagelig i betragtning kommende sorter vanskelig turde kunne konkurrere med svensk fabrikat. Paa den anden side er det overordentlig svært at finde en modsvarende erstatning for den indskrænkede export til Sverige, da exportvanskelighederne for spillekort til Rusland, Frankrige og Brasilien samt de andre lande endnu vedvarer.

Kromolitografi og luksuspapirfabrikation. Under den almindelige depression i forretningsforholdene maatte ogsaa ovenstaaende brancher under aaret 1901 lide. Priserne gik betydelig ned ved den haarde konkurrence i ind- og udland. Prisnedsættelse kunde ikke med hensyn til de vedvarende vanskelige forhold opveies af en forøget produktion. Man maatte snarere konstatere en ikke ubetydelig nedgang i omsætningen.

Forretningsgangen i luksuspapir var lig den under det foregaaende aar. Priserne forhøiedes delvis med 15 pct.

Under det forløbne aar er ingen officiel meddelelse om i konsulatdistriktet bosatte selvstændige haandverksdrivende af norsk eller svensk nationalitet indgaaet.

Generalkonsulatets adresse er fremdeles Rossmarkt no. 14, I. Det er aabent alle hverdage kl. 10—12.

Madrid.

Aarsberetning for aaret 1901 fra konsul Erik Walin, dateret 20de juni 1902.

De fremskridt, som i økonomisk henseende gjorde sig gjældende under de nærmest foregaaende aar, ledede til overspekulationer paa flere omraader, især-deleshed i grubedrift, industrielle anlæg, grundlæggelsen af banker og i sammenhæng dermed forsikringsanstalter, og som en følge deraf maatte man i det sidstforløbne aar gjennemgaa en svær pengekrise, som især-deleshed gjorde sig gjældende i Vizcaya, men hvis virkninger blev merkbare over hele landet.

Befolkningen, som tidligere var meget utilgjængelig for at interessere sig i aktieselskaber, havde ladet sig forlede til uden kritik at placere sine penge, ledet dertil af kunstlede uddelinger med opdrevne noteringer, men har den nu atter indtaget sin gamle stilling, visende en overdreven mistro mod alle industrielle foretagender.

Følgen er, at landets rige produktionskilder bliver forbiseede, og at kapitalerne med udsigt til 3 à 4 procent gevinst anbringes i statsværdier.

Den spanske banks forraad i guld og sølv udgjorde ved aarets slutning 781 millioner pesetas eller omkring 48 procent af de cirkulerende sedler, der opgik til 1 632 millioner.

Bankens aktier, som ved begyndelsen af aaret noteredes med 514 pct., gik under aarets løb ned til 480 pct. Diskontoen var i den samme tid 4 pct.

Præmien paa francs var i januar 36 pct., men havde siden en stadig øgning til i november, da den naaede 42 pct., hvorfra den i begyndelsen af december paa nogle faa dage gik ned til 30 pct., for atter igjen med hastige vekslinger at stanse ved 35 pct., som var aarets sidste notering.

Aarsagen til de anførte hastige vekslinger er at søge i de forholdsregler, som af finantsministeren toges for at erholde toldindtægterne paa visse artikler i guld. Hensigten var derved at faa guldpræmien trykket ned, men midlet viste sig snart utilstrækkeligt.

Grube- og metalindustrien udviser en produktion, som repræsenterer en totalværdi af 380 millioner eller 25 millioner mindre end under næst foregaaende aar. Værdien af grubeproduktionen udgjorde:

I aaret 1900	pes.	189 millioner
- — 1901	„	179 —
Formindskelse i aaret 1901	pes.	10 millioner

Den metallurgiske produktion udgjorde:

I aaret 1900	pes.	216 millioner
- — 1901	„	201 —
Formindskelse i aaret 1901	pes.	15 millioner

I detalj udviser brydningen af kul, bly- og zinkmalm forøgelse, men i svovl, jern og kobbermalm formindskelse.

I den metallurgiske afdeling er produktionen af støbejern forøget, derimod af staal, stangjern og kobber gaaet ned.

Af de i aaret 1900 dannede nye grubeselskaber har endel allerede vist sig uholdbare, andre derimod, bedre grundede, befinder sig under forberedende arbeider, uden at resultatet endnu kan forudsees.

Jern og kul synes for tiden at udøve den største interesse, og man har til og med søgt at bearbeide saadanne gruber i det indre af landet, men med de nu gjældende lave metalpriser og dyre transportomkostninger giver forsøgene intet økonomisk resultat.

Tendensen har været og er fremdeles at danne „trusts“ efter amerikansk mønster, og saaledes har de betydelige Bilbaojernverker Altos-Hornos og Vizcaya slaaet sig sammen, ligesom ogsaa andre verker af betydning.

Sukkerindustrien. Krisen fortsætter som følge af altfor storslagne anlæg, og hvis en overenskomst mellem fabrikerne ikke kan komme istand, turde en stor del rammes af komplet ruin. Produktionen udgjorde:

Rørsukker	30 fabriker	28 143	tons
Hvidbedesukker	48 —	59 636	„
eller tilsammen		87 779	tons

altsaa en betydelig formindskelse mod foregaaende aar, fra hvilket dog en stor del overførtes paa lager til det nye aar.

Fabrikerne er indrettede for en produktion, som turde nærme sig 175 000 tons, men da der ikke kan være tale om nogen export, maa de søge at begrænse tilvirkningen til forbruget inden landet, som kan anslaaes til 85 000 tons pr. aar.

For at forebygge krisen søger man nu at faa istand et officielt monopol, saaledes indrettet, at staten skulde erholde større indtægter og fabrikerne større gevinst, uden at derved konsumtionsprisen forhøiedes. Mellemhænderne skulde saaledes blive de eneste lidende. Tanken er at danne et eneste stort selskab, hvori alle sukkerfabriker skal indtræde, og til hvilket udenlandsk, særlig fransk, kapital skal indbydes. Dette selskab skulde da opkjøbe fabrikerne med betaling for en del kontant og resten i aktier.

Papirindustrien. Vedkommende fabriker, som i de senere aar har ført en hensygnende tilværelse, har nu dannet en „trust“ med en kapital af 20 millioner pesetas.

Under den nye ordning agter man ogsaa inden landet at tilvirke papirmasse.

Alkohol. Da krisen i vinproduktionen stadig vedvarer, er man nu betænkt paa at fremstille industriel alkohol og for samme søge nye praktiske tillempninger, i hvilken hensigt en udstilling i Madrid projekteres.

Den elektriske industri har fra sin indplantning i landet vist en stadig fremadskriden med gunstige økonomiske resultater, og gjælder dette i særdeleshed anlæg for private øiemed.

For den almindelige belysning i de større byer dominerer endnu gasen, et forhold, som for en stor del beror paa tidligere tilstaaede koncessioner, som endnu staar ved magt.

Ifølge statistiske opgaver udgjør den totale kraft i landet 78 425 kilowatts, hvoraf mere end halvdelen eller 42 835 kilowatts frembringes ved damp, 21 165 kilowatts ved vandkraft, 11 040 ved samarbeide af vand og damp, samt ved gasmotorer alene 3 384 kilowatts.

Norske og svenske firmaer. I antallet af de inden distriktet etablerede firmaer, i hvilke nordmænd eller svensker er interesserede, har ingen forøgelse fundet sted.

Derimod døde i det forløbne aar hr. Christian Stabel-Hansen, nordmand, indehaver af trælastfirmaet af samme navn og desuden eier af en fabrik for impregnering af klæder. Den sidstnævnte fabrik fortsættes af enken alene og trælastforretningen ligeledes af hende, men i forening med hr. Anders Heiberg, nordmand, under firma Stabel-Hansen & Heiberg.

Konsulatets adresse er fremdeles: Calle Alcalá 49 C., og holdes kontoret aabent fra kl. 9 til 12 f. m. og fra 3 til 5 e. m.

Budapest.

Aarsberetning for aaret 1901 fra konsul Arthur Altschul, dateret 3die juli 1902.

Ungarns handelsomsætning med Norge og Sverige var i aaret 1901 ganske ubetydelig.

Der exporteredes til Norge ifølge foreliggende opgaver kun 5 675 mtr. ctr. mel; videre data med hensyn til handelen med Norge mangler endnu.

Om vareudbyttet i aaret 1900 giver de udarbeidede statistiske opgaver følgende oplysninger:

Norge:

Importen fra Norge beløb sig til 15 568 q. til værdi af kr. 11 344.00, hvoraf

Fisketran	2 192 q.	= kr.	99 030.00
Sild	2 127 „	= „	86 872.00
Jernerts	11 226 „	= „	11 220.00

Den samlede export til Norge androg til 5 079 q. til en værdi af kr. 661 409.00, hvoraf

Mel . .	4 555 q.	= kr.	103 854.00	Torpedoer .	28 stkr.	= kr.	542 792.00
Vin og spirituosa .	34 „	= „	1 823.00	Glødelamper	6 q.	= „	4 260.00
Tougverk .	25 „	= „	2 750.00	Stivelse	126 „	= „	5 390.00

Sverige.

Den samlede import fra Sverige beløb sig til 1 151 q. til en værdi af kr. 47 382.00, hvoraf

Fisketran etc.	689 q. = kr. 31 005.00	Trækjære . .	132 q. = kr. 1 452.00
Sild, saltet .	251 „ = „ 6 526.00	Kem. produkter	11 „ = „ 1 430.00

Den samlede export til Sverige beløb sig til 3 347 q. til en værdi af kr. 174 697.00, hvoraf

Mel . . .	1 602 q. = kr. 33 376.00	Tougverk . .	20 q. = kr. 3 400.00
Tørrede plommer .	149 „ = „ 6 183.00	Skrivpapir	266 „ = „ 16 040.00
Æg . . .	112 „ = „ 9 632.00	Kabler . .	619 „ = „ 68 090.00
Margarin .	102 „ = „ 8 415.00	Glødelamper etc. . . .	6 „ = „ 8 130.00
Vin og spirituosa . .	52 „ = „ 3 093.00	Stivelse . .	398 „ = „ 16 060.00

Ungarns handelsomsætning er i aaret 1901 steget 20 millioner kr. sammenlignet med aaret 1900, idet vareomsætningen beløb sig til 2 457 millioner kr. Handelsbalancen var 120 millioner kr. i Ungarns favør.

Importen opgik til 2 674 000 stkr., 36 723 967 mtr. ctr. til værdi 1 168 609 millioner kr.; heraf faldt paa Østerrige 923.7 millioner kr.

Exporten androg til 9 246 488 stkr., 63 843 254 mtr. ctr. til værdi 1 288.552 millioner kr., hvoraf til Østerrige 921.359 millioner kr.

Som tidligere aar bestaar importen i første række af produkter tilhørende textilindustrien, idet 365.8 millioner kr. = 31.3 pct. af den samlede indførsel falder paa textilvarer.

Exporten viser en tilbagegang i korn, vin, trælast og jern, men en stigning i mel og kvæg.

Guayaquil.

Aarsberetning for aaret 1901 fra konsul Ed. Rickert, dateret 25de marts 1902.

Paa grund af de politiske uroligheder, som truede med at bryde ud, opstod der ved begyndelsen af aaret 1901 nogen forstyrrelse i handelsforholdene, men forretningerne fortsatte derefter rolig, indtil der i oktober udbrød en voldsom financiel krise, foraarsaget ved to store exporthuses fallit. Republiken Ecuadors samlede import androg til 69 727 tons til en værdi af sucres 15 126 281 (en sucre svarer omtrent til 2 reichsmark) mod 50 524 tons til en værdi af s. 13 416 878 i aaret 1900. Forøgelsen skyldes for en del den store indførsel af jernbanemateriel. Den største andel i importen har de Forenede Stater og England. Exporten androg i aaret 1901 til 56 217 tons til værdi s. 16 323 155.

Kakao. Exporten af denne vare opgik til ca. 23 millioner kg.; prisen varierede mellem s. 18.50 og 23.00 pr. quintal à 46 kg.

Kaffe. Der exporteredes ialt 2 267 011 kg.; prisen faldt ned til s. 11.00

pr. quintal, og da det for enkelte plantageeiere ikke lønnede sig at indhøste kaffeen til denne pris, lod de aarets avling staa unyttet.

Gummi elasticum. Exporten opgik til 390 900 kg. Priserne varierede mellem s. 40—45 for „plancha", s. 50—60 for „tiriado" og s. 72—80 for „andullo".

Af elfenbensnødder androg exporten til ca. 25 millioner kg. Prisen for denne vare er fra s. 2.60 gradvis gaaet ned til s. 1.60 pr. 46 kg.

Blandt love, vedtagne af kongressen i aaret 1901, kan nævnes en ny lov om varemerker, ophævelse af exporttolden paa sukker samt indførelse af ny toldtarif.

Kursen holdt sig under hele aaret meget fast, varierende mellem rmk. 196.00 og 200.00 for 400 sucres.

Industrien befatter sig endnu kun med tilvirkningen af chokolade, øl, lys, sæbe og nogle mindre artikler.

Skibsfarten. Guayaquils betydning som havnestad er i tiltagende, og havnen besøgtes i aaret 1901 af 229 fartøier dr. 353 372 tons (hvoraf 209 dampskibe dr. 346 506 tons). Kun 1 norsk dampskib anløb havnen.

Valparaiso.

Aarsberetning for aaret 1901 fra generalkonsul Bruno Mohr, dateret 31te marts 1902.

Den norske skibsfart i aaret 1901. Til Valparaiso ankom 3 norske dampskibe dr. 5 836 tons og 4 seilskibe dr. 5 411 tons, ialt 7 fartøier dr. 11 247 tons, samtlige med ladning. Til vicekonsulsstationerne i Iquique, Antofagasta og Caldera ankom ialt 4 norske dampskibe dr. 7 260 tons og 12 seilskibe dr. 13 970 tons, tilsammen 16 fartøier dr. 21 230 tons med ladning, samt 1 dampskib dr. 2 104 tons i ballast.

Bruttofragter for ankomne norske fartøier £ 37 496 og for afgaaede £ 39 271.

For at indhente ordre og indtage kul anløb 23 norske fartøier dr. 38 573 tons.

Ingen svenske fartøier besøgte konsulatdistriktet.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen £ 45. 0. 8, ved vicekonsulsstationerne £ 92. 3. 0.

Chiles samlede export opgik i aaret 1901 til en værdi af chilensiske $ 173 660 060 og importen til $ 136 230 957. Importen af norske og svenske varer er i tilbagegang paa grund af landets voksende industri. Saaledes er der oprettet en fyrstikfabrik, hvis virksomhed begunstiges ved den prohibitive told paa udenlandske fyrstikker.

Landets finanser befinder sig i en mindre tilfredsstillende stilling, og kursen for en chilensisk $ er paa grund af statens stadige behov for indkjøb af

krigsmateriel gaaet ned til $13^1/_2$ d og svarer saaledes omtrent til en norsk krone. For at forøge statsindtægterne er tolden blevet forhøiet med 10 pct. Gjenindførelsen af guldmyntfoden er atter blevet udsat 3 aar.

Salpeterexporten opgik i aaret 1901 til 27 385 258 qtl. (hvoraf 22 681 234 qtl. gik til Europa og 3 763 141 qtl. til de Forenede Stater) til en værdi af $ 115 000 000. Salpeterpriserne er fordelagtige og holdes oppe af en blandt producenterne dannet ring. Paa grund af den indskrænkede plads i havnen Antofagasta er der søndenfor samme anlagt en bihavn ved navn Caleta Coloso for indlastning af salpeter.

Kobberexporten har tiltaget i det forløbne aar og udgjorde 24 479 tons til en værdi af ca. 20 millioner $.

Fragterne for salpeter til Europa udgjør nu 17 sh. 6 d, men med faldende tendens. I aaret 1901 var den høieste rate 27 sh. 6 d og den laveste 20 sh. Det er et glædeligt faktum, at norske skibes andel i fragtfarten paa Chile er i tiltagende. Det bør bemerkes, at befragtningen her er vanskeligst i maanederne marts—juni, samt at losning i Valparaiso paa grund af de heftige storme saavidt muligt bør undgaaes i maanederne mai—juli.

Kulimporten opgik i aaret 1901 til 450 000 tons fra Australien og 344 450 tons fra Europa, foruden 46 300 tons kokes fra England.

I konsulatdistriktet blev i aaret 1901 paa norske skibe paamønstret 15 nordmænd og 6 svenske samt afmønstret 21 nordmænd og 7 svenske.

Der rømte 4 svenske og 2 udlændinge.

Til ophjælp af fiskerierne har regjeringen oprettet en fiskeriskole, der bestyres af en nordmand. Paa øen Juan Fernandez er der en norsk fiskerkoloni.

Kolonisation. Regjeringens forsøg paa at faa de betydelige landstrækninger i syden koloniserede og befolkede med skandinaver har hidtil kun havt et negativt resultat, og der maa advares mod udvandring hid af ubemidlede skandinaver. De til syden sendte kolonister er næsten alle vendt tilbage til Valparaiso og har her meget vanskelig for at faa arbeide. Uddannede og øvede agerbrugere kunde maaske finde beskjæftigelse her som forpagtere og bestyrere.

Indhold: **Bilbao** s. 586. — **Budapest** s. 605. — **Frankfurt a. M.** s. 597. — **Guayaquil** s. 606. — **Helsingfors** s. 561. — **Madrid** s. 603. — **Valparaiso** s. 607.

Johannes Bjørnstads bogtrykkeri.

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler m. m.
indkomne i aaret 1902.

Udgivet ved

No. 13. departementet for det indre, afdelingen for udenrigske sager, handel og sjøfart. 1902.

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

Kobe.

Aarsberetning for aaret 1901 fra generalkonsul P. Ottesen,

dateret 25de juni 1902.

Den norske skibsfart paa Japan i aaret 1901.

	Ankomne norske fartøier.				Afgaaede norske fartøier.			
	Fra Norge.		Fra andre lande.		Til Norge.		Til andre lande.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Hovedstationen	-	-	14	22 230	-	-	14	22 230
Konsulatdistriktet forøvrigt . . .	-	-	168	218 676	-	-	164	211 004
Sum	-	-	182	240 906	-	-	178	233 234

Samtlige ankomne og afgaaede norske fartøier var dampskibe.

Intet svensk fartøi ankom til distriktet i aaret 1901. Et svensk seilskib afgik.

Da særskilt opgave over fartøier, ankomne og afgaaede med ladning eller i ballast, ikke har kunnet erholdes udenfor de 3 havne, hvor vi har været konsulært repræsenterede, har ovenstaaende opgave heller ikke kunnet indeholde nogen skjelnen i denne henseende.

Over de optjente bruttofragter kan der heller ikke skaffes nogen paalidelig opgave for det foregaaende aar.

Siden den nye ordning med det herværende generalkonsulat traadte i kraft, nemlig den 1ste september f. a., er der i konsulatafgifter af norske fartøier erlagt ved hovedstationen yen 188.41 og ved vicekonsulsstationerne yen 220.48. Ialt tilfaldt der saaledes konsulskassen yen 298.65.

Af expeditionsafgifter erlagdes ved hovedstationen yen 15.90, alt i norske anliggender.

Af rømninger har ingen tilfælde været anmeldt.

For at vise, hvordan den norske dampskibsfart — seilskibsfarten er saa ubetydelig, at den i denne forbindelse udelades — har været fordelt paa de forskjellige af distriktets havne i de sidste 7 aar, hidsættes følgende tabellariske opgave:

Opgave
over den norske dampskibsfart paa Japan i tidsrummet 1895—1901.

	1895.		1896.		1897.		1898.	
Havnens navn.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Yokohama	6	8 212	16	16 594	18	25 649	24	33 868
Kobe	80	66 502	77	58 037	47	43 844	51	52 179
Shimonoseki	29	23 966	34	27 759	9	10 040	23	29 443
Moji	21	20 618	62	52 717	43	48 765	38	38 721
Karatsu	1	760	8	6 317	7	5 885	4	3 528
Nagasaki	78	64 581	76	57 326	59	43 758	44	41 613
Kutchinotsa	39	64 795	52	67 415	16	15 755	11	18 378
Hakodate	4	4 145	4	3 017	1	1 008	4	2 361
Murovan	—	—	4	7 042	3	3 364	11	11 354
Otaru	—	—	5	7 839	4	6 525	—	—
Niigate	—	—	1	2 009	—	—	—	—
Misumii	—	—	—	—	—	—	—	—
Ialt	260	257 714	337	301 957	207	204 593	210	231 445

	1899.		1900.		1901.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Yokohama	9	18 149	15	30 540	9	14 287
Kobe	12	26 547	24	46 477	14	22 229
Shimonoseki	24	39 589	19	35 902	—	—
Moji	23	27 619	47	59 894	94	115 648
Karatsu	2	1 476	3	3 424	5	6 430
Nagasaki	32	32 843	23	26 575	37	39 017
Kutchinotsa	11	16 786	21	40 648	5	9 173
Hakodate	1	541	—	—	1	2 419
Murovan	10	17 448	12	24 515	13	27 439
Otaru	3	1 623	—	—	4	4 264
Niigate	—	—	—	—	—	—
Misumii	2	1 988	1	994	—	—
Ialt	129	184 609	165	268 969	182	240 906

Endvidere hidsættes en opgave over samtlige nationers deltagelse i skibsfarten paa Japan i samme tidsrum: 1895—1901.

Nationalitet.	1895.		1896.		1897.		1898.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Japanesisk	346	254 000	979	1 135 000	1 264	1 573 000	1 528	2 084000
Britisk	1 665	3 341 000	1 823	3 816 000	1 677	3 604 000	1 851	3 933000
Fransk	133	278 000	82	174 000	78	168 000	134	286000
Tysk	543	545 000	411	516 000	431	606 000	408	663000
Norsk	260	256 000	337	301 000	207	204 000	210	231000
Russisk	68	86 000	92	145 000	79	152 000	98	179000
U. S. Amerikansk	76	195 000	80	210 000	78	208 000	90	219000
Ialt	3 210	5 102 000	3 870	6 385 000	3 923	6 679 000	4 435	7 795000

	1899.		1900.		1901.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Japanesisk	2 256	3 028 000	2 645	3 363 000	3 042	3 861 000
Britisk	1 405	3 241 000	1 542	3 739 000	1 644	4 080 000
Fransk	129	282 000	135	294 000	154	303 000
Tysk	299	531 000	392	1 030 000	385	1 192 000
Norsk	129	184 000	165	268 000	182	240 000
Russisk	178	284 000	196	356 000	284	455 000
U. S. Amerikansk	168	379 000	135	311 000	175	404 000
Ialt	4 678	8 110 000	5 330	9 606 000	6 040	10 879 000

Som det vil sees af ovenstaaende opgaver, er de forhaabninger, som har været knyttede til udviklingen af den norske skibsfart paa Japan, langt fra realiserede. Medens der saaledes i 3-aars perioden 1895—1897 ankom til Japan gjennemsnitlig ca. 268 norske fartøier dr. ca. 254 000 reg.-tons, ankom der i den sidste 3-aars periode gjennemsnitlig kun ca. 158 fartøier dr. ca. 231 000 reg.-tons — altsaa en nedgang af ca. 40 pct. i fartøiernes antal og ca. 9 pct. i tonnagen. Fra nr. 3 er vi gaaet ned til den sidste i rækken. Aarsagerne hertil er forskjellige. Først bør nævnes den store forøgelse af den japanesiske dampskibsflaade og den i forbindelse dermed staaende fremgang i den japanesiske skibsfart paa landet selv. Den japanesiske dampskibsflaade — heri kun medtaget dampskibe af mere end 100 reg.-tons drægtighed — udgjorde saaledes i:

Aar.	Antal.	Tons.
1890	ca. 163	ca. 80 000
1895	„ 380	„ 323 000
1900	„ 550	„ 519 000

Af sidstnævnte aars dampskibsflaade maalte 159 skibe mere end 1 000 tons drægtighed med tilsammen 410 000 reg.-tons eller gjennemsnitlig 2 578

reg.-tons. Med denne stadig sterkt voksende dampskibsflaade har det lykkedes japaneserne ikke blot næsten helt at fortrænge fremmede fartøier fra den kystfart, som har været tilladt disse mellem de aabne japanesiske havne, og i hvilken norske fartøier i sin tid i nogen grad deltog; men det tør vistnok ogsaa forudsættes, at den fremmede skibsfart mellem Japan og udlandet mere og mere vil gaa over paa japanesiske hænder. Illustrerende for forholdet er det saaledes, at Japans deltagelse i den internationale dampskibsfart paa aabne japanesiske havne har steget fra ca. 5 pct. i aaret 1895 til ca. 35 pct. i aaret 1900.

Fremdeles maa det nævnes, at den fremgang, som enkelte fremmede nationers skibsfart paa Japan kan opvise, er at tilskrive udviklingen af faste dampskibslinjer paa dette land — entrepriser, hvori vi paa grund af forholdenes magt neppe i en overskuelig fremtid kan ventes at kunne komme til at deltage. Foruden at de fleste af de faste ruter paa Japan nyder en betydelig subvention fra vedkommende landes regjeringer, er disse nemlig hovedsagelig baserede paa direkte export og import mellem Japan og de forskjellige fremmede lande, uden hvilken de neppe vilde kunne bestaa. De faste linjer mellem Japan og Amerikas vestkyst underholdes desuden af de forskjellige amerikanske jernbanekompanier, hvis endestationer ved Stillehavet, saasom San Francisco, Portland, Seattle, Tacoma, Vancouver etc. danner afgangsstederne for de respektive linjers skibe. For andre uafhængige — eller med jernbaneselskaberne ikke samvirkende — linjer er det en umulighed her at konkurrere. Det samme gjælder for en stor del „tramps," forsaavidt disse ikke befragtes af selskaberne, hvilket undertiden finder sted. Saafremt norske redere skulde ønske at deltage i denne undertiden ret lønnende fragt, turde det maaske være hensigtsmæssigt at sætte sig i direkte forbindelse med styrelsen for de amerikanske jernbaneselskaber, som har sine endestationer ved Stillehavets kyst. Det kan i denne forbindelse nævnes, at bomuldsexporten fra Amerika, som tidligere har gaaet via Suezkanalen, nu mere og mere begynder at drage sig over til Stillehavet, idet jernbanefragterne har lempet sig herfor. Denne trade vil kunne optage adskillig ny tonnage. Opmersomheden kan i denne forbindelse ogsaa henledes paa den omstændighed, at der paatænkes etableret nye, faste forbindelser mellem Amerika og Manila med anløb af japanesiske og kinesiske havne. Skibe egnede for denne trade bør kunne laste mindst 4 à 5 000 tons og være forsynede med passagerbekvemmeligheder.

Ihvorvel nogle enkelte norske dampskibe hidtil har været befragtede i timecharter direkte til japanesiske firmaer, og uden at større vanskeligheder vides at have opstaaet deraf, bør det alligevel tilraades, at der udvises megen forsigtighed i saa henseende, da — udenfor visse store velrenommerede selskaber — japanesernes baade evne og vilje til at opfylde sine indgaaede forpligtelser ofte er af en tvilsom beskaffenhed. Medmindre man har at gjøre med særlig velkjendte firmaer, er det vistnok det tryggeste at indskrænke sig til direkte timecharters til europæiske huse, etablerede i Europa eller herude. Naar disse, som tilfældet ofte er, kan subchartere skibene til japaneserne, løber de almindeligvis mindre risiko, end norske redere vil gjøre, da de gjennem sine faste forbindelser eller filialer herude har en langt lettere adgang til at kunne øve kontrol, end norske redere i dette stykke er istand til.

For befragtninger af fremmede fartøier i traden herude er og bliver Hongkong det vigtigste centrum. At udbyde tonnage til en altfor stor flerhed af befragtere leder desuden lettelig til, at man herude faar indtrykket af, at tilgangen paa tonnage er større, end den i virkeligheden er, hvorved markedet

lettelig unødig kan trykkes. Uden at turde udtale mig nærmere om hensigtsmæssigheden deraf, tror jeg dog at kunne sige, at den fra flere kanter fremholdte tanke om i Hongkong at etablere et fast norsk befragtningskontor, opretholdt gjennem sammenslutning af norske redere, fortjener nøie overveielse. Et saadant befragtningsbureaus omraade vilde ogsaa omfatte det japanesiske marked.

Ihvorvel der ikke har kunnet tilveiebringes nogen fuldt paalidelig statistik derover, tør det dog antages, at af de ca. 180 norske fartøier, som forrige aar besøgte japanesiske havne, mindst de 150 afgik med kullast. Kun et faatal af norske skibe medbragte ladning til Japan — nærmest til Kobe og Yokohama. Den norske skibsfart paa Japan maa derfor nærmest siges at være baseret paa kulfragter. Nogen synderlig udsigt til fremgang heri tror jeg forøvrigt neppe er at paaregne, især efterat kulminerne i det nordlige Kina nu mere og mere bearbeides samt bringes i lettere forbindelse med udskibningsstederne gjennem nye eller forbedrede jernbaneanlæg.

Fra Moji, der er hovedstedet for Japans kulexport, blev der i aaret 1901 exporteret ca. 2 375 000 tons kul. Heraf afgik til:

Hongkong	585 000	tons	
Shanghai	480 000	„	
Singapore	275 000	„	
Manila	110 000	„	
Chefoo	53 000	„	
Bombay	47 000	„	
Hawaii	47 000	„	
Kiantschan	35 000	„	
Port-Arthur	34 000	„	
Swatow	30 000	„	
Newchwang	24 000	tons	
Hankow	22 000	„	
Saigon	18 000	„	
Wladiwostock	17 000	„	
Talienwan	12 000	„	
Batavia	12 000	„	
Newchaton	10 000	„	
Macassar	9 000	„	
Af bunkerkul indtoges	527 000	„	

Kulfragterne fra Moji stillede sig i løbet af aaret 1901 og de 4 første maaneder af aaret 1902 (udtrykt i mexikanske dollars) saaledes:

	Til Shanghai.		Til Hongkong.		Til Singapore.		Til Manila.	
1901.	Maxim.	Minim.	Maxim.	Minim.	Maxim.	Minim.	Maxim.	Minim.
	$	$	$	$	$	$	$	$
Januar	2.25	2.00	2.75	2.50	3.00	2.50	5.00	5.00
Februar	2.00	1.70	2.50	2.10	2.60	2.25	4.60	4.60
Marts	1.85	1.80	2.00	2.00	3.00	2.25	4.50	4.50
April	2.50	2.45	2.75	2.60	3.00	3.00	—	—
Mai	2.70	2.40	2.75	2.50	3.25	3.00	—	—
Juni	2.70	2.30	2.80	2.60	3.25	3.00	4.50	4.50
Juli	2.40	2.00	2.70	2.50	3.45	2.50	—	—
August	1.75	1.75	3.00	2.30	3.00	3.00	—	—
September	1.90	1.70	2.25	2.10	2.75	2.75	—	—
Oktober	2.00	1.70	2.25	2.10	2.75	2.75	—	—
November	1.80	1.50	2.25	1.50	2.75	2.50	—	—
December	1.60	1.25	2.10	1.90	2.75	2.25	—	—

1902.	Til Shanghai. Maxim.	Minim.	Til Hongkong. Maxim.	Minim.	Til Singapore. Maxim.	Minim.	Til Manila. Maxim.	Minim.
	$	$	$	$	$	$	$	$
Januar .	1.75	1.65	2.00	1.65	2.35	2.30	—	—
Februar .	1.25	1.00	1.75	1.60	2.30	2.25	—	—
Marts . .	1.25	1.25	1.70	1.55	2.60	2.55	—	—
April . .	1.70	1.40	2.60	1.65	2.60	2.60	—	—

Af maanedsbefragtninger, afsluttede i aaret 1901 og begyndelsen af aaret 1902 hidsættes følgende:

Maaned.	Skibets nettotonnage.	Maanedligt beløb.
1901.		Yen.
Januar . .	826	6 500
Februar . .	854	6 000
Marts . . .	836	7 500
April . . .	1 098	7 500
Mai . .	994	8 000
Juni . . .	1 350	12 000
August . .	1 241	8 500
September .	1 069	6 800
Oktober . .	654	4 500
November .	1 440	7 600
December .	1 070	5 000
1902.		
Januar . .	1 418	7 600 $
Februar . .	938	5 000 y.
Marts . . .	1 098	5 000 „
Mai . . .	989	4 500 „

De dampskibe, som almindeligvis har lettest for at finde sysselsættelse i traden paa Nordkina og Japan, er skibe paa 2 000—2 500 tons dødvegt.

Fordringerne til lidet dybgaaende er neppe saa sterke nu som tidligere, eftersom forbedringer i flere af de paagjældende havne udføres. Dog bør de neppe stikke dybere end 17 til 18 fod. Rum for endel passagerer, samt for kompradorer bør haves eller kunne indrettes. Af denne grund bør skibene ogsaa være forsynede med flere skibsbaade, end de almindeligvis har. Det er — især for lumbertraden — af vigtighed, at lugerne er store, f. ex. 27 fod engelsk. Sideporte er ogsaa meget nyttige. Da losning og lastning ofte foregaar i floder og i andre farvande, hvor strømmen er meget sterk og skiftende, — da ankerbunden her ofte er meget løs, og da almindeligvis en stor mængde lægtere er fæstede til fartøierne, er det at anbefale, at skibe, bestemte for længere tids fart herude forsynes med adskillig større ankere, end hvad der just er paabudt eller sedvanligt.

Af interesse for vor skibsfart i østen er udviklingen af de japanesiske skibsverfter. Reparationer udføres ved disse paa en gjennemgaaende meget tilfredsstillende maade samt til priser, som snarere er lavere end de, f. ex. i Hongkong og Shanghai gjængse. Efterat der nylig er blevet aabnet adgang til Veritasbesigtigelse i Nagasaki, Kobe og Yokohama, turde der være forøget opfordring for vore redere til at benytte sig af japanesiske verfter til reparationer og eftersyn af skibe, engagerede i den østasiatiske trade.

Siden aaret 1898 har intet norsk seilfartøi anløbet japanesisk havn, og i de foregaaende aar blot 1 à 2 om aaret. Forrige aar ankom der til japanesiske havne 48 britiske seilfartøier, 19 tyske, 18 russiske og 28 amerikanske. En stor del af disse kommer fra Amerikas østkyst med petroleum.

Følgende europæiske (amerikanske) shippingfirmaer er etablerede eller repræsenterede i Moji og den ved samme stræde liggende havnestad Bakan:

I Moji: Brown & Co., Illies & C., Gill & Co. og Drewell & Co.
I Bakan: Wuriu Shokwai (Holnec Ringer & Co.), Samuell Samuell & Co. og Rasphe & Co.

Handel. Almindelig oversigt. At dømme fra den officielle japanesiske statistiks opgaver over udviklingen af Japans export og import synes landets materielle fremskridt at være enestaaende i de moderne staters annaler. Følgende tal viser forøgelsen i saa henseende:

Aar.	Export. Værdi i yen.	Import. Værdi i yen.	Aar.	Export. Værdi i yen.	Import. Værdi i yen.
1881	32 700 000	35 200 000	1895	135 000 000	129 000 000
1885	36 150 000	32 600 000	1896	117 000 000	171 500 000
1889	69 000 000	66 000 000	1897	161 000 000	220 000 000
1890	55 800 000	81 600 000	1898	163 000 000	277 000 000
1891	78 700 000	62 800 000	1899	213 000 000	220 000 000
1892	90 400 000	71 000 000	1900	200 000 000	286 000 000
1893	89 000 000	88 000 000	1901	250 000 000	255 500 000
1894	112 000 000	117 000 000			

Medens de første 15 aar af ovenstaaende 20-aarsperiode gjennemgaaende viste et ikke ubetydeligt overskud af værdi i exportens favør, viser de sidste aar et meget betydeligt underskud i denne henseende — eller gjennemsnitlig ca. 51 millioner yen. — Disse underskud dækkes imidlertid for nogen del gjennem skibsfartens overskud, hvilket i de sidste aar har været ret betragteligt. Adskilligt af importen repræsenterer ogsaa materiel til skibe, jernbaner, fabriker og andre lignende produktive kapitalanbringelser af mere eller mindre varig art.

Paa den anden side har statsudgifterne vokset i en foruroligende grad og paa en maade, som neppe staar i forhold til landets ressourcer. Naar man betænker, at omtrent ingen japanesisk kapitalanbringelse existerer udenfor landet selv, samt at befolkningens store, brede lag maa karakteriseres som fattige efter europæiske forhold og middelstanden som uformuende, og naar man sammenligner statsudgifterne med exportværdierne for de respektive aar, vil man se, at forholdet langtfra stiller sig gunstigt. Medens saaledes statsudgifterne i aaret 1892—1893 kun udgjorde 76 700 000 yen, var de fire aar efter mere end fordoblede, idet de nemlig da udgjorde 193 400 000 yen. Det sidst forløbne aar viste en udgift af 275 800 000 yen; med andre ord i løbet af 10 aar har Japans statsudgifter mere end firedoblet sig. Den udenrigske handel — export og import tilsammen — havde i samme tidsrum kun lidt mere end tredoblet sig, medens exporten ikke var gaaet op tre gange. Den væsentlige del af statsudgifterne gaar til hær og flaade, paa hvilke kontoer store udvidelser forestaar. Forsøgene paa at reise nye laan har hidtil ikke lykkedes.

Blandt de fleste af befolkningens lag tiltager ogsaa fordringerne til luxus i en urimelig grad, og sparesansen er gjennemgaaende lidet udviklet hos hele nationen. Indførselen har, som det vil sees af ovenstaaende opgave, været nærmest i tilbagegang siden aaret 1898, da den udgjorde 277 millioner yen mod ca. 255 millioner yen sidste aar — samt gjennemsnitlig ca. 259 millioner

yen pr. aar. Synderlige tegn til bedring i dette forhold kan neppe siges at være forhaanden i den nærmeste fremtid, idet store beholdninger af importerede varer henligger i de herværende lagre.

Den almindelige økonomiske tilstand i Japan kan heller ikke siges at være tilfredsstillende. Den forholdsvis ringe flydende kapital, som landet har besiddet, er bundet i en mængde foretagender, hvoraf adskillige har liden beretttigelse og ofte kun er svagt funderede. Krediten er desuden spændt til det yderste for en flerhed af bedrifters vedkommende. Rentefoden holder sig derfor meget høi, og for laan maa depositum betales ofte fra 10 pct. op til 15 à 16 pct. — en sterk dæmper paa en naturlig udvikling af næringsveiene. Paa grund af den yderlig knappe tilgang af fremmed kapital vil dette forhold neppe paa længere tid kunne ventes rettet paa. Denne har hidtil holdt og vil fremdeles holde sig borte, saalænge de existerende forbud mod, at udlændinge kan besidde fast eiendom i Japan, samt en række andre hindringer for fremmed enterprise opretholdes. Tiltrods for de høie renter, som tilbydes den fremmede kapital, lader denne sig ikke friste til anbringelser, for hvilke ingen virkelig reel sikkerhed kan gives. Japanesiske jernbaneselskaber har saaledes for nylig søgt at reise fremmede laan mod sikkerhed i anlæg og materiel, men er blevet mødte med den indvending, at, saalænge laangiveren i tilfælde af manglende betaling hverken tillades at besidde som eier den grund, paa hvilken anlægget hviler, eller tillades selv at trafikere banen, er han til den grad undergivet laantagerens forgodtbefindende og saa afhængig af hans personlige solvens, at kapitalanbringelser i denne form stiller sig altfor hazardiøse. De talrige henvendelser, som baade fra indland og udland har været rettede til de japanesiske statsmyndigheder om at ændre dette forhold, har hidtil ikke vundet noget gehør. Og med den stemning, som hertillands hersker mod fremmedes enterpriser i landet, er det efter min mening lidet troligt, at nogen snarlig forandring vil ske heri.

Seet i denne sammenhæng — liden egen kapital og de største hindringer mod introduktion af fremmed kapital — maa det siges, at landet i høi grad har overanstrengt sine økonomiske ressourcer under den tilsyneladende store fremgang, som handel og industri har havt i den senere tid. En række af bedrifter har været satte i gang med aldeles utilstrækkelig anlægskapital og ofte ingen driftskapital, saaledes at laante penge allerede fra begyndelsen af har maattet benyttes, og hvorfor excessivt høie renter har været betalte. Det er sogar intet særsyn, at dividender i aktieselskaber tages af disses kapital. Denne usunde „foretagsomhed" ledede som bekjendt allerede i aaret 1900 til en katastrofe, under hvilken en mængde mindre bankforetagender gik fallit, og en række bedrifter, som havde været opretholdt af disse, maatte stanse. Denne katastrofe havde vistnok den virkning, at endel af de mest letsindig funderede enterpriser faldt sammen, og endel af den mest usunde konkurrence bortfaldt; men disse øieblikkelige virkninger har paa ingen maade været tilstrækkelige til at bringe forretningslivet i det hele taget i et sundt, normalt og økonomisk velfunderet spor. Udenfor enkelte brancher — saaledes f. ex. skibsbyggeri og skibsfart — vil sikkerlig de japanesiske næringsveie, som i de forrige decennier tog et saa aldeles uanet og for den hele verden overraskende opsving, troligvis for længere tid arbeide under meget vanskelige betingelser; og liden udvikling er deraf at vente. Det hævner sig nu, at man har villet gaa — ja, springe —, forinden man har kunnet krybe.

En meget uheldig omstændighed for den japanesiske industri og handel er det ogsaa, at Kina og andre østasiatiske lande, hvilke danner Japans bedste og naturligste afsætningsmarkeder, fremdeles benytter sølv som myntfod og betalingsmiddel, samt at dette metal stadig synker i en foruroligende grad. Japans overgang til guldmyntfond var vistnok, seet i og for sig, et høist berettiget skridt, men dette skridt involverer betydelige tab paa de nævnte nærliggende markeder, som ikke har været opveiede gjennem den lettelse i introduktion af fremmed kapital, som man forespeilede sig vilde ledsage overgangen til guldmyntfod. Som illustrerende i denne henseende kan nævnes, at udførselen fra Japan af bomuldsgarn i mai maaned d. a. repræsenterede en værdi af yen 1 234 000 mod yen 2 690 000 i mai maaned f. a. Massen af denne export gaar til Kina.

Tiltrods for at Japans hovednæringsvei, jordbruget — navnlig risdyrkningen — i de senere aar har vist et gjennemsnitlig godt — og undertiden særdeles godt — udbytte, er landets økonomiske stilling dog, som før nævnt, meget trykket og dets kjøbeevne saare svag. Udsigterne for import af fremmede varer hertil er derfor langtfra lyse, og der lyder fra alle kanter klager over vanskelighederne ved ikke alene at erholde nye ordres, men ogsaa ved at faa de japanesiske kunder til at tage „delivery" af de bestilte varer. I denne sidste henseende maa bemerkes, at japanesernes handelsmoral endnu staar paa et meget primitivt standpunkt, saaledes at de kun lidet føler sig bundne ved indgaaede kontraktmæssige forpligtelser. Gaar saaledes markedet dem imod, eller andre vanskeligheder indtræffer, føler de sig sjelden bundne ved de stipulerede betingelser for varernes modtagelse, og alskens kneb ansees da ofte som berettigede til at bruges for at komme fra kontrakten. Selv ligeoverfor kontrakter med staten og kommuner opstaar der jævnlig store vanskeligheder ved leveringer, derved at de bestilte gjenstande efter ankomsten underkastes en ofte vilkaarlig og urimelig inspektion („test"). Just fordi de ting, der er gjenstand for saadanne kontrakter, hyppig er af en helt speciel natur og uanvendelige til andet brug end for det, til hvilket de er særskilt bestilte og afpassede, virker en negtelse af modtagelse af et større parti meget tabbringende. En flerhed af fremstaaende engelske fabrikanter, der har havt leverancer til Japan, har derfor forenet sig om kun at levere paa betingelse af, at endelig og uomstødelig „test" af de bestilte artikler foretages af de japanesiske bestilleres repræsentanter, forinden varerne forlader fabriken. — Og dette gjælder ikke mindre leverancer til staten end til private.

At paakalde domstolenes hjælp ligeoverfor de her berørte vanskeligheder nytter almindeligvis lidet, dels fordi disse, — domstolene —, endnu kun høist ufuldkomment forstaar at anvende de nye fra udlandet indførte retsbestemmelser herom, hvilke ofte lidet passer ind i deres tænkesæt, og dels fordi man selv med vindende dom i haanden har vanskeligt for at opnaa betaling. Dommernes lønninger er saa yderlig smaa, at det er vanskeligt — for ikke at sige umuligt — at faa domstolene besatte med habile kræfter. Man ser saaledes jævnligt dommere gaa over til at praktisere som advokater. Forholdene blev i forrige aar saa akcentuerede, at dommerne sogar gjorde streik for at opnaa forhøiede lønninger. Da de fleste dommere er uden praktisk foruddannelse, ser man jævnlig i deres domme et udslag af bogstavdyrkelse, som synes aldeles utrolig for fremmede, saavel lægfolk som jurister.

Retspleien er kostbar og langsom, saa at det allerede af den grund lidet lønner sig at søge rettens vei i mindre sager, og, naar det gjælder

betydelige beløb, mødes man her let med virkelig eller fingeret insolvens. Som exempel paa, hvor sterkt opinionen beskytter en efter andre forhold betragtet vrangvillig eller svigefuld varemodtager, kan følgende nævnes: Et udenlandsk firma hersteds afsluttede en kontrakt med et japanesisk firma om levering af et vist parti varer. Da leveringstiden indtraf, negtede dette sidste at udføre kontrakten. Sagen kom for retten, som tilkjendte det udenlandske firma erstatning, og det lykkedes dette at skaffe sig sikkerhed for domsbeløbet. Da der derefter skulde skrides til exekution, indfandt en deputation af det japanesiske firmas kolleger („guild") sig hos det fremmede firma og erklærede, at „guilden" havde besluttet at ville boycotte samme, saafremt firmaet ikke indgik paa at gjøre visse nærmere angivne, betydelige afslag i, hvad der var det tildømt. Derpaa maatte firmaet gaa ind.

Der er derfor heller neppe nogen meningsforskjel blandt erfarne forretningsmænd herude om, at japaneserne i forretningsmoral staar saare langt tilbage for kineserne. Det gjængse udtryk herfor er, at en „mundtlig overenskomst med en kineser frembyder mere sikkerhed end en skriftlig kontrakt med en japaneser".

I et møde af „the Japan Economic Association" holdt saaledes den bekjendte japanesiske statsmand marquis Ito et foredrag efter sin tilbagekomst fra Europa for nogle maaneder siden, i hvilket han pointerede nødvendigheden af grundige reformer i de bestaaende kommercielle og andre økonomiske forhold, hvilke han nu fandt at maatte karakterisere som lidet tilfredsstillende og som staaende betydelig tilbage for de vestlige nationers.

De store forhaabninger, som man fra flere hold hjemme hos os har næret om at kunne faa oparbeidet et betydeligt og lønnende afsætningsmarked for vore produkter i Japan, har vistnok for en stor del været fremkaldte ved generelle betragtninger over dette lands tilsyneladende store materielle fremskridt i de sidste decennier, men ved nærmere at studere betingelserne for saadan afsætning beklager jeg at være kommen til det resultat, at udsigterne herfor langtfra kan siges at være lyse. Fraseet de ovennævnte forhold — landets svage kjøbeevne og den lidet betryggende stilling, som fremmed handel paa Japan indtager — maa det først og fremst nævnes, at der hertillands forbruges lidet af saadanne fremmede produkter, som er gjenstand for export fra de forenede riger, eller i hvilke vi kan konkurrere med de fremmede. Til belysning heraf hidsættes en fortegnelse over de til Japan i forrige aar indførte fremmede artikler med tilføielse af antagen værdi:

Elektriske lysapparater	yen	590 000	Telefoner	yen	160 000
Brandsprøiter og pumper	-	280 000	Dreierverktøi	-	700 000
Verktøi for farmere etc.	-	275 000	Uhre og uhrverk	-	1 200 000
Fotografiske apparater	-	240 000	Kondenseret melk	-	646 000
Lokomotiver	-	1 750 000	Æg	-	1 300 000
Kraner	-	600 000	Salt fisk	-	1 450 000
Maskineri for papirfabrikation	-	380 000	Mel	-	2 875 000
Do. for spinderier	-	1 280 000	Symaskiner	-	150 000
Do. „ væverier	-	420 000	Hatte	-	340 000
Dampkjedler og maskiner	-	1 100 000	Carbolacid	-	155 000
			Alkohol	-	170 000
			Glycerin	-	275 000
			Fosfor	-	240 000
			Potaske	-	585 000

Salpeter	yen	210 000	Pakpapir	yen	196 000
Soda	-	910 000	Trykpapir	-	864 000
Anilinfarve	-	885 000	Blyanter	-	130 000
Tør indigo	-	2 665 000	Sukker	-	12 380 000
Lakfernis	-	260 000	Raffineret sukker	-	21 000 000
Træfarveextrakt	-	180 000	Raabomuld	-	61 000 000
Oljemaling	-	310 000	Bomuldsgarn	-	4 870 000
Maling for skibsbund	-	140 000	Bomuldstraad	-	345 000
Vinduesglas	-	1 100 000	Bomuldsflanel	-	235 000
Andet glas	-	200 000	Trykkede bomuldsvarer	-	680 000
Bønner og erter	-	5 320 000	Bomuldssatin	-	1 685 000
Ris	-	11 900 000	Bomuldsfløiel	-	450 000
Bomuldsfrø	-	570 000	Shirting, graa	-	2 990 000
Sesamfrø	-	285 000	— , hvid	-	575 000
Hvede	-	270 000	— , tvilled	-	50 000
Huder og skind	-	785 000	Bomuldstøi, forskjelligt	-	370 000
Saalelæder	-	590 000	Uld	-	3 130 000
Andet læder	-	755 000	Uldgarn	-	666 000
Rujern	-	1 590 000	Flannels	-	313 000
Stangjern	-	3 510 000	— , halvuldne	-	250 000
Skinner	-	1 610 000	Musselin af uld	-	3 340 000
Do.-„fittings“	-	335 000	Sérges	-	375 000
Jernplader	-	3 290 000	Uldne tøier	-	1 318 000
Andet forarb. jern	-	1 070 000	Halvuldne tøier	-	868 000
Jernpiber og rør	-	1 625 000	Coocon	-	340 000
Jernspiger	-	1 365 000	Raasilke og silkegarn	-	440 000
Jernskruer	-	285 000	Plysch	-	380 000
Blikplader	-	885 000	Hamp, flaks og jute	-	1 370 000
Jerntraad	-	330 000	Garn af lin og flaks	-	100 000
Telegraftraad	-	685 000	Linlærred	-	140 000
Ankere og kjættinger	-	208 000	Uldtæpper	-	78 000
Bro- og bygningsmateriel	-	1 480 000	Bomuldstørklæder	-	100 000
Staal	-	695 000	Reiseplaids	-	87 000
„Wire rope“ af staal	-	290 000	Cigaretter	-	32 000
Messingrør	-	200 000	Tobaksblade	-	30 000
Kobberrør	-	265 000	Vin paa fad	-	250 000
Beg	-	875 000	Celluloid	-	383 000
Kviksølv	-	220 000	Kul	-	2 540 000
Nikkel	-	240 000	Koks	-	158 000
Tin	-	530 000	Malt	-	765 000
Zink	-	230 000	Ben	-	257 000
Zinkplader	-	600 000	Tørrede sardiner	-	240 000
Petroleum	-	15 000 000	Oljekager	-	8 100 000
Linfrøolje	-	155 000	Fosfatgjødning	-	440 000
Fedtolje	-	310 000	Træmasse	-	205 000
Voks	-	450 000	Teak	-	240 000
Cigaretpapir	-	156 000	Forskj. tømmer	-	470 000
Glanspapir	-	166 000	Maskinremmer	-	260 000
Papir for fyrstikæsker	-	175 000	Gummiartikler	-	160 000

Pap	yen	330 000	Dynamit	yen	290 000
Velocipeder	-	540 000	Undersjøiske telegraf-		
Kork	-	258 000	ledninger . . .	-	800 000

I forbindelse hermed hidsættes efter den officielle statistik en opgave over værdien af importen til Japan i aaret 1901 fra de forskjellige lande:

Britisk Indien . .	yen	42 780 000	Frankrige	yen	3 700 000
Kina	-	27 200 000	Schweiz	-	2 200 000
Hongkong	-	11 100 000	Norge og Sverige	-	420 000
Korea	-	10 000 000	Holland	-	400 000
Hollandsk Indien .	-	5 000 000	Rusland	-	200 000
Russisk Asien . .	-	4 500 000	Italien	-	150 000
Annam og fransk			Spanien	-	150 000
Indien	-	4 000 000	Portugal	-	20 000
Filippinerne . . .	-	3 000 000	Danmark	-	10 000
Siam	-	2 000 000	Tyrkiet	-	4 000
Storbritannien . .	-	50 000 000	U. S. Amerika .	-	42 700 000
Tyskland	-	28 000 000	Brit. Amerika . .	-	180 000
Belgien	-	5 800 000	Ægypten	-	1 800 000
Østerrige-Ungarn .	-	4 700 000	Australien	-	1 800 000

Til ovenstaaende opgave maa imidlertid den bemerkning gjøres, at en flerhed af de anførte tal ikke er paalidelige, idet varer, for hvilke oprindelsesbevis ikke udkræves, hyppig feilagtig opgives som produkter af det land, hvorfra de er expederede med direkte skibsleilighed hertil. Dette gjælder særlig lande som Tyskland, England og Belgien, som har store faste dampskibslinjer hidud, med hvilke forsendes betydelige kvanta gods fra andre lande, bl. a. fra Skandinavien. Forholdet bliver derfor det, at adskillige f. ex. norske og svenske varer i statistiken er opførte som tyske, engelske eller belgiske. Korrektere bliver forholdet for Frankriges, U. S. Amerikas, Australiens og østasiatiske landes vedkommende, idet der fra disse kun finder liden transitskibning sted hertil.

Naar saaledes udførselen hertil fra de forenede riger, hvilken i sin helhed foregaar via mellemhavne, opføres med kun 420 000 yens værdi (ca. 785 000 kroner) er dette sikkerlig for lidet — hvorom mere nedenfor. (Det bemerkes, at den japanesiske udførselsstatistik hidtil har opført de forenede riger under én rubrik).

Selv om der imidlertid gjøres en betydelig indrømmelse til indførselsværdierne af importen fra de forenede riger, bliver denne alligevel relativt talt ubetydelig. Og som ovenfor antydet er udsigterne til noget større opsving heri efter min mening smaa.

At andre fremmede lande har været istand til at oparbeide et saa betydeligt marked herude, skyldes foruden disse landes store produktionsevne — samt direkte dampskibsforbindelse — i høi grad den omstændighed, at de enkelte fabrikanter eller exportører har kunnet gjøre saa store opofrelser for at introducere sine varer i Japan, at de har oprettet egne filialer herude, der er udstyrede med et fuldtalligt og dygtigt personale, samt med egne kontorbygninger, varehuse o. lign. Flere — for ikke at sige de fleste — af disse forretninger har desuden samtidig beskjæftiget sig med export af japanesiske produkter — væsentlig til de respektive hjemlande. Uden denne dobbelte for-

retning, hvor et aars uheldige importforholde kan opveies af exportbranchen, og vice versa, vilde mange af de europæiske firmaer herude ikke have kunnet bestaa. Det maa endvidere erindres, at det praktisk talt sjelden lader sig gjøre for fremmede exportører at afslutte forretninger direkte med japanesiske kjøbmænd. Dertil er resikoen af de ovenfor fremholdte og af flere andre grunde altfor stor.

Handelsprinciper fra andre lande — selv fra Kina —, efter hvilke det bl. a. gjælder mest mulig at undgaa mellemmænd, kan umulig overføres paa forholdene hertillands. Selv de herværende europæiske forretningsmænd kan sjelden træde i direkte forbindelse med den japanesiske kjøber eller sælger. Dette maa nemlig enten ske gjennem en japanesisk mægler eller ihvertfald gjennem europæerens japanesiske „banto". Denne sidste spiller vistnok tilsyneladende rolle som europæerens employé, men udfører i virkeligheden meget selvstændig forretningerne med de japanesiske kjøbmænd, og europæerne er faktisk ofte mere eller mindre i hænderne paa disse „bantos".

De betingelser, som en flerhed af de fremmede nationer eier, til med fordel at kunne exploitere det japanesiske marked, er saaledes ikke i samme grad tilstede for os.

Vor exportindustri er lidet anlagt netop med hensyn til de artikler for øie, som herude nyder mest efterspørgsel, hvilket formentlig bedst illustreres ved den ovenfor indtagne opgave over værdien af de forskjellige varer, som indføres hertil.

Ingen direkte linje mellem Europa og Japan anløber nogen havn i de forenede riger. En kostbar omladning maa altsaa til, og alene denne omstændighed er i flere tilfælde tilstrækkelig til at hemme vor konkurrencedygtighed.

I modsætning til de fleste andre lande, som har oparbeidet et afsætningsmarked i Japan, finder næsten ingen export sted herfra til de forenede riger. Den støtte, som andre fremmede forretninger, etablerede herude, nyder gjennem at kunne kombinere import fra med export til sine respektive hjemlande, vil derfor et svensk eller norsk forretninghus herude mangle og allerede af den grund være svagere stillet end sine konkurrenter.

Det maa endvidere erindres, at de fleste af disse sidste allerede har vundet et fast indpas og marked for sine varer paa en tid, da konkurrencen var mindre skarp og forholdene idetheletaget gunstigere. Det er derfor langt lettere for disse — gjennem deres efter lang erfaring indvundne kjendskab til forholdene og de øvrige midler, som staar til en indarbeidet forretnings disposition — at bevare dette marked, i ethvert fald ligeoverfor fremmed konkurrence, end for nye varer at kunne trænge sig ind i et land som Japan, der nu som marked betragtet har liden expansionsevne. Det vil derfor efter min mening neppe lønne sig for nordmænd eller svensker at betjene sig af en saa kostbar maade at indarbeide sine varer paa herude, som den, deres konkurrenter hidtil har kunnet bruge, nemlig etablering af komplet udstyrede filialer.

Export hertil fra de forenede riger vil saaledes antagelig almindeligvis blot kunne ske gjennem salg enten til herværende selvstændig etablerede europæiske firmaer eller til exporthuse i de store exportbyer i England, Tyskland og Belgien, som befatter sig med export hertil, og som tillige er etablerede herude. Denne sidste maade frembyder det fortrin, at betaling for varen erlægges ved dens levering i europæisk havn. Ved direkte salg til selvstændige

importører hertillands kan man paa den anden side undertiden vente en høiere pris end den, hjemmemarkedet til enhver tid betinger. Under enhver omstændighed er det at tilraade, at kontant betaling erlægges enten gjennem vedkommende importørs forbindelse i Europa eller ved modtagelsen i Japan. I enkelte tilfælde kan det vistnok være hensigtsmæssigt for introduktion af varer, som hertillands ikke endnu har et fast afsætningsmarked, at betro et fuldt solid og respektabelt europæisk firma mindre konsignationer heraf. Men nogen større kredit gjør forholdene det neppe tilraadeligt at tilstaa importører i Japan. Jeg vil ikke undlade i denne forbindelse at nævne, at der i forskjellige lagere hersteds for tiden henligger betydelige konsignationspartier, paa hvilke europæiske exportører ganske vist maa lide betragtelige tab. Det samme i ikke liden grad tilfældet med varer kjøbte for importørernes egen regning.

Med henblik paa ovenstaaende generelle bemerkninger angaaende Japans kommercielle stilling samt udsigterne i sin almindelighed for hertillands at vinde et udvidet marked for vore produkter, skal jeg her gaa over til nærmere at behandle visse artikler, for hvilke vi allerede har vundet noget indpas, eller for hvilke muligheder for afsætning kan være forhaanden.

Intet skandinavisk forretningshus er etableret i Japan.

Jern og staal. Indførselen til Japan af jern og staal — raat og bearbeidet — udgjorde i løbet af de sidste 3 aar følgende værdier:

I aaret 1899 yen 15 450 000, i aaret 1900 31 500 000, i aaret 1901 yen 20 000 000.

Ifølge den i statistiken gjorte inddeling fordelte denne indførsel sig saaledes paa forskjellige grupper:

	1899.		1900.		1901.	
	Total.	Fra de foren. riger.	Total.	Fra de foren. riger	Total.	Fra de foren. riger.
	Yen.	Yen.	Yen.	Yen.	Yen.	Yen.
Jern, pig- og ingot- . .	950 000	—	950 000	—	1 600 000	—
Do., bar- og rod- . .	2 600 000	16 000	5 250 000	25 000	3 500 000	21 000
Do., rails-	450 000	--	4 700 000	—	1 600 000	—
Fittings af do. . .	60 000	—	700 000	—	350 000	—
Jern, plate- og sheet .	3 650 000	—	6 200 000	5 000	3 300 000	—
Do., andre bearbeidelser . . .	500 000	—	1 200 000	—	1 000 000	—
Do., piber og rør .	950 000	—	3 000 000	—	1 600 000	—
Do., spiger	2 200 000	—	2 200 000	—	1 350 000	—
Do., skruer	80 000	—	230 000	—	280 000	—
Do., tinned plates og sheets . .	550 000	—	830 000	—	880 000	—

	1899.		1900.		1901.	
	Total.	Fra de foren. riger.	Total.	Fra de foren. riger.	Total.	Fra de foren. riger.
	Yen.	Yen.	Yen.	Yen.	Yen.	Yen.
Do., wire og small rod	400 000	—	1 100 000	—	330 000	—
Telegraph wire . .	800 000	—	1 000 000	—	700 000	—
Ankere og kjætting .	80 000	—	70 000	—	207 000	—
Bro- og bygningsmateriel . .	300 000	—	1 800 000	—	1 500 000	—
Staal, andet end „mild steel“ . .	950 000	35 000	1 150 000	100 000	700 000	106 000
Do., wire rope . .	150 000	—	200 000	—	300 000	—

Forsaavidt angaar indførelsen af disse artikler fra de forenede riger kan ovenstaaende opgave ikke ansees at være korrekt, idet det maa forudsættes, baade at indførsel derfra har fundet sted af andre slags jern- og staalvarer end de tre angivne, og at tallene for de sidstes vedkommende er for smaa. Angaaende udsigterne til her at kunne oparbeide et udvidet marked gjælder de forud gjorte almindelige bemerkninger om de vanskelige vilkaar herfor, men er det dog troligt, at disse udsigter turde være noget bedre end i de fleste andre brancher. Blandt andet indtager skibsbygning og reparation af fartøier hertillands en gunstigere stilling end den, andre bedrifter gjennemgaaende virker under; og jern og staal i bearbeidet eller ubearbeidet form, som er skikket til dette brug, bydes her forholdsvis ret gunstige betingelser.

Da den japanesiske regjering ogsaa stadig udvider rammen for de sager, der fabrikeres ved dens arsenaler og verksteder for hær, flaade, jernbaner m. v., og da der til visse dele heraf kræves et bedre og finere materiale end det hidtil vanlig benyttede, bør vore exportører have opmerksomheden rettet herpaa. En betingelse er det imidlertid, at priserne sættes saa lavt som muligt paa grund af den skarpe konkurrence. For spiger og skruer turde der vistnok ogsaa være opfordring til at søge at vinde et udvidet marked hertillands. Af mindre ovne, komfürer o. lign. indføres der endel hertil fra U. S. Amerika, England og Tyskland, og der turde kanske være nogen udsigt til at konkurrancedygtige norske fabriker her kunde konkurrere.

Som herværende huse, med hvem vore exportører kan anbefales at sætte sig i forbindelse, kan nævnes:

Favre Brandt & Co. (Osako), Hunter & Co., Illies & Co., Ino Birch & Co., Birch, Kirby & Co., Gale & Co., Samuell, Samuell & Co., W. H. Gill & Co., Lucas & Co., China & Japan trad. Co., Rasphe & Co., Simon Evers & Co. og Delacamp & Co.

Maskiner, dele deraf, apparater etc. Som det vil sees af den ovenfor indtagne opgave over indførselen af maskiner, apparater, verktøi o. lign. redskaber, har indførselen tidligere heraf været meget betydelig. Men ogsaa i

denne branche ligger forretningerne nede. Den officielle statistik opfører vistnok ingen del heraf som importeret fra de forenede riger, fraseet en ubetydelighed af telefonapparater. Men dette er misvisende, idet nogle forsøg har været gjorte ogsaa i disse brancher. Med den tiltagende skibsbygning og med de fornyelser, som de existerende øvrige anlæg jævnlig maa undergaa, turde der rimeligvis ogsaa være nogen udsigt til at konkurrencedygtige norske fabrikanter af visse herunder hørende artikler, som hos os gjøres til en specialitet, kan skaffes indpas. Konkurrencen er imidlertid meget betydelig. England, Tyskland, Schweiz, Belgien og i den senere tid især Amerika konkurrerer skarpt i disse brancher. Blandt solide og respektable firmaer, til hvem det kan anbefales, at norske fabrikanter i tilfælde bør henvende sig for afsætning til Japan af herunder hørende artikler, kan nævnes:

Favre Brandt & Co. (Osaka), Hunter & Co., Lucas & Co., Illies & Co., China & Japan Trad. Co.

Af telefoner, hvori vistnok norske fabrikanter burde have gode udsigter til at kunne konkurrere med andre lande, har indførselen i løbet af de sidste 3 aar ifølge den officielle statistik været:

I aaret 1899 ca. 261 000 yen, i aaret 1900 ca. 326 000 yen og i aaret 1901 ca. 165 000 yen.

Heraf er de forenede riger kun opførte med respektive: 1 500, 1 000 og 3 250 yen, medens f. ex. U. S. Amerika opføres med respektive 103 000, 108 000 og 45 000 yen, Belgien med 75 000, 158 000 og 90 000 yen, England med 50 000, 23 000 og 11 000 yen og Tyskland med 14 000, 5 000 og 13 000 yen.

Det vel indarbeidede og anseede firma Favre Brandt & Co. i Osaka og Yokohama har erklæret sig villig til at søge at introducere norske telefonapparater hertillands, og jeg kan anbefale vedkommende fabrikanter i tilfælde at sætte sig i forbindelse med samme.

Maskinremme. I denne artikel har hidtil været gjort endel forretninger hertillands; men i den senere tid har den indenlandske fabrikation af alle slags maskinremme taget et saadant opsving, at konkurrencen er omtrent umulig. Naar statistiken alligevel udviser endel import af denne artikel, viser dette kun, at maskinremme medfølger det øvrige udstyr af komplet udstyrede maskiner. Den japanesiske produktion har ikke alene stængt det japanesiske marked for fremmed import, men den konkurrerer allerede meget sterkt med de europæiske remme paa de øvrige østasiatiske markeder.

Bomuldsvarer. Som det vil sees af den oven indtagne opgave over indførselen af de forskjellige forbrugsartikler hertillands, udgjør bomuld og deraf forarbeidede sager en betydelig faktor. Af raabomuld kommer ca. halvparten fra Indien, samt resten hovedsagelig fra U. S. Amerika, Kina og Ægypten. Omtrent alt bomuldsgarn kommer fra England, bomuldstraad ligesaa. Af bomuldsflanel kom tidligere det meste — ca. $^5/_6$ — fra Tyskland, hvis andel i den samlede import for sidste aars vedkommende imidlertid udgjør kun ca. halvparten. Importen af denne artikel er forøvrigt sunket fra ca. 800 000 yen i aaret 1899 og 1 500 000 yen i aaret 1900 til 235 000 yens værdi forrige aar.

Af trykkede bomuldstøier er ogsaa importen gaaet adskillig ned, nemlig fra ca. respektive $1^1/_2$ million og 2 millioner yens værdi i aaret 1899

og 1900 til ca. 680 000 yens værdi i aaret 1901. Det allermeste heraf kommer fra England, hvorfra der i forrige aar indførtes for ca. 595 000 yen — og Schweiz med ca. 40 000 yen. For at vore fabrikanter lettere kan gjøre sig bekjendt med de sorter, som hertillands er af de mest gjængse, afsender jeg samtidig hermed til „Norges oplysningskontor for næringsveiene" prøvestykker af to i Japan meget brugelige importerede „cottonprints".

Denne artikel sælges i stykker af 24 yards længde og pakkes i kasser indeholdende 100 stkr. Hvert stykke bør være omviklet af papir, der er forsynet med iøinefaldende, men smagfulde afbildninger i japanesisk stil og med angivelse i japanesiske bogstaver. En prøve heraf medfølger prøvestykkerne. Prisen for den bedste af de to kvaliteter holdes her i ca. 3.80 yen pr. stykke og for den ringere i ca. 2.80 yen, svarende til pris f. o. b. Manchester ca. 6 sh. 3 d og 4 sh. 3 d.

Tolden er for bomuldsgarn y. 4.18 pr. 100 kins, for do. drills y. 0.016 pr. kvadratyard, for do. prints y. 0.012 pr. do., for do. satin y. 0.17 pr. do., shirtings, hvid eller bleget, yen 0.010 pr. do., graa shirtings y. 0.006 pr. do.

Som herværende importører af disse artikler kan nævnes:

Cornes & Co., Strachan & Co., Reimers & Reiff, Faber & Voigt, Becker & Co., B. Ornstein & Co., Rasphe & Co., Simon Evers & Co. og Carl Rohde & Co.

Uldvarer. Af hel- og halvuldne tøier — deri ikke iberegnet flanel og musselin — importeredes i forrige aar for ca. 2 550 000 yen, eller adskilligt under halvparten af aaret forud. Det meste heraf kommer fra England og Tyskland; de bedre og kostbarere sorter fra det første land, de tarveligere og billigere fra det sidste.

Da fabrikationen af uldvarer tiltager sterkt inden landet selv, er udsigterne for importen lidet lyse.

Træmasse. Indførselen til Japan heraf bestaar omtrent udelukkende af sulfit og udgjorde i de sidste 3 aar ifølge den officielle statistik:

Aar.	Total.	Fra de foren. riger.	Fra Tyskland.	Fra U. S. Amerika.	Fra Canada.
1899:	tons 3 900	tons 228	tons 1 200	tons 102	tons 1 722
1900:	„ 4 020	„ 378	„ 2 880	„ 180	„ intet
1901:	„ 1 800	„ 330	„ 900	„ 240	„ 120

Som det vil sees, har importen af træmasse undergaaet betydelige fluktuationer i disse 3 aar, og det kan neppe negtes, at dette har sin grund i, at importen i aarene 1899 og 1900 betydelig overskred forbrugsevnen. Selv med den mindre end halve import i aaret 1901 (sammenlignet med de to foregaaende aar) er endnu beholdningerne af træmasse betydelige, afsætningen gaar trægt, og flere af importørerne vil neppe undgaa at lide tab, hvilket vistnok ogsaa vil blive tilfældet med enkelte exportører i Europa, som har konsigneret træmasse hidud.

Den store import fra Canada i aaret 1899 skyldes fornemmelig en enkelt fabrik, som solgte store partier direkte til japanesiske forbrugere, men vistnok med saa slet resultat, at importen derfra aaret efter ganske ophørte for senere at tage et mindre opsving i aaret 1901. Saavel med kanadisk som med amerikansk export hertil af træmasse — tilligemed flere andre produkter — gjælder det, at varens pris væsentlig betinges af forbruget inden det producerende

*

land selv, samt at pludselig store partier kastes ud paa det fremmede marked til underpriser, naar beholdningerne i hjemlandet bliver for store. Hvor uheldig dette virker paa den regulære importforretning i et land som Japan med dets begrænsede marked og før berørte vanskelige afsætningsvilkaar, siger sig selv.

Forbruget i Japan af saadant papir, hvortil træmasse anvendes, er snarere i tiltagende end det modsatte, idet læsning af aviser og bøger jævnt udbredes i alle befolkningens lag, alt eftersom den obligatoriske skoleundervisnings resultater mere og mere begynder at vise sig.

Exporten af trykpapir og andet billigt papir, hvortil træmasse hertillands anvendes, gaar væsentlig til Kina, hvor vistnok ogsaa forbruget paaregnes at tiltage, men hvor det før berørte fald i sølv skaber betydelige hindringer for afsætning dertillands fra Japan.

For de hertillands mest brugelige to sorter — den ene finere i tyndere plader og helst saa hvid som muligt; den anden grovere i tykkere plader samt af en noget mørkere farve — bør prisen cif. pr. ton for nærværende neppe overstige for den finere sort 10 £ og for den grovere sort ca. 10 pct. mindre. Endnu billigere offerter turde formentlig tjene til at skaffe skandinavisk træmasse et større indpas paa dette marked, og selv om fortjenesten derved i begyndelsen ikke skulde blive synderlig stor, vil et udvidet kjendskab til vore merker vistnok i fremtiden yde erstatning herfor.

I modsætning til visse andre landes bestemmelser for toldbehandling gjælder det hertillands, at pladerne ikke skal være perforerede. Ballerne bør ikke være for store. Den for Japan mest egnede størrelse er ca. 8 baller pr. ton. Den aarstid, i hvilken efterspørgselen efter træmasse er størst, er fra september til marts.

Hvad angaar vor indførsel hertil af denne vare, kan det trygt siges, at den er altfor lavt ansat i ovenstaaende opgave, idet en betydelig del af den under Tyskland opførte træmasse faktisk er transit fra Norge og Sverige. Træmasse er nemlig ikke undergivet differentialtold, saaledes at oprindelsesbevis ikke udfordres herfor. Hvor stor imidlertid denne andel kan være, har det ikke lykkedes mig at erholde saa paalidelige oplysninger om, at jeg derom tør udtale mig mere bestemt.

Tolden paa træmasse hertillands udgjør ca. kr. 9.35 pr. ton.

Som herværende europæiske firmaer, der befatter sig med import af træmasse, kan nævnes:

Ahrens & Co., W. H. Gill & Co., E. L. van Nierop & Co., B. Ornstein & Co., China Export & Import Co., American Trading Co., Carl Rohde & Co., Delacamp & Co., Lucas & Co.

Papir og pap. Omsætningen af papir i Japan er ret betydelig, baade forsaavidt angaar indførsel som udførsel. Foruden cigaretpapir og glanspapir udgjorde indførselen af europæiske (amerikanske) papirsorter til Japan i løbet af de sidste 3 aar følgende kvanta (udtrykt i kin; 1 kin = 0.6 kg.):

Trykpapir.

	1901.	1900.	1899.
Total import	8 250 000	19 150 000	7 200 000
Deraf fra:			
De forenede riger	185 000	125 000	20 000
U. S. Amerika	2 000 000	2 500 000	1 400 000

	1901.	1900.	1899.
England	2 550 000	5 800 000	2 150 000
Tyskland	800 000	3 000 000	950 000
Østerrige-Ungarn	2 000 000	4 650 000	1 250 000
Belgien	750 000	3 150 000	1 350 000

Pakpapir.

Total	1 800 000	5 000 000	3 000 000
Deraf fra:			
De forenede riger	185 000	540 000	150 000
Tyskland	850 000	3 000 000	2 000 000
Østerrige-Ungarn	550 000	1 300 000	530 000
Belgien	70 000	25 000	80 000

Match-Paper.

Total	1 830 000	2 775 000	1 960 000
Deraf fra:			
De forenede riger	365 000	400 000	210 000
Tyskland	1 250 000	2 040 000	1 450 000
Østerrige-Ungarn	125 000	320 000	135 000

Da papir er undergivet konventional-told, og oprindelsesbevis udkræves for at nyde godt heraf, tør man gaa ud fra, at ovenstaaende opgave er tilnærmelsesvis korrekt.

Udførselen af „European paper", hvormed hovedsagelig menes billigt trykpapir, udgjorde i forrige aar 1 850 000 kin, hvoraf 1 465 000 kin gik til Kina og 240 000 kin til Korea.

Paa samme maade som med træmasse stod importen hertil af papir specielt i aaret 1900 ikke i noget forhold til landets konsumtionsevne. Specielt gjælder dette trykpapir og pakpapir. Dette forhold har selvfølgelig virket yderst trykkende baade paa priserne og paa omsætningen i det hele taget. Lagrene af papir er endnu tiltrods for den stadig minkende indførsel meget betydelige, og salg sker ofte til tabbringende priser, idet de givne ordres ikke effektueres af kjøberne. Naar disse forhold med tiden udjævnes, hvilket endnu tør tage adskillig tid, tør det imidlertid vistnok antages, at man hertillands vil kunne paaregne et marked, der, om det end ikke vil faa nogen særdeles stor betydning, dog kan være værd at tage i betragtning. Imidlertid løber markedet for papir hertillands den samme resiko, som træmassemarkedet, nemlig at det pludselig kan blive oversvømmet af amerikansk overproduktion til ruinerende priser. Det gjælder derfor for vore exportører tillige at holde et vaagent øie med de amerikanske „stocks", naar talen er om forsendelser af større partier til et land som Japan, der med sin sterkt begrænsede forbrugsevne, sin mangel paa økonomisk modstandskraft og forkjerte forretningsforhold, lettere end de fleste andre markeder demoraliseres af en excessiv import.

Med den stadig voksende fyrstikindustri hertillands har det japanesiske marked en ikke ganske liden betydning for vor afsætning af papir for fyrstikæsker. Vore merker deraf vinder megen anerkjendelse og kan fuldt

konkurrere med hvilkesomhelst fremmede merker. Priserne paa denne vare f. o. b. Hamburg stiller sig omtrent saaledes:

Gult	yen 1.20	pr. ris
Blaat	„ 1.00	—
Grønt (11 kilo) . .	„ 1.35	—
Do. (12 kilo) . .	„ 1.40	—

Pakningen bør for gult og blaat papir være i baller paa 25 ris og arkenes størrelse 22×32 engelske tommer,

medens grønt papir bør pakkes i baller paa 15 ris og arkenes størrelse være $24^3/_4 \times 36^1/_2$ e.tom.

Tolden paa trykpapir udgjør:

a. Papir, ikke overskridende 24 l.pund pr. ris à 500 ark og maalende 1 086 kvadrattommer pr. 100 kin 0.80 yen (maximumstold yen 1.75).
b. Alt andet trykpapir yen 1.16 (maximumstold yen 1.75).

Andet papir betaler i told 10 pct. ad valorem (max.told 15 pct.).

Som importører af papir kan opgives:

Ahrens & Co., Grösser & Co., v. Nierop & Co., B. Ornstein & Co., American Trad. Co., Rohde & Co., Delacamp & Co., Findlay Richardson & Co.

Pap. Indførselen heraf har i den senere tid holdt sig nogenlunde jævn i modsætning til, hvad tilfældet har været med papir. Der indførtes saaledes i forrige aar ca. 3 420 000 kin mod 3 345 000 kin i aaret 1900 og 2 425 000 kin i aaret 1899. Tiltrods for den noget større indførselsmængde udgjorde imidlertid den angivne værdi ca. 330 000 yen i aaret 1901 mod ca. 347 000 yen i aaret 1900.

Den overveiende del kommer fra U. S. Amerika, hvis export deraf til Japan i forrige aar udgjorde 3 178 000 kin. Dernæst kommer Tyskland med 150 000 kin, Østerrige-Ungarn med 41 000 kin og England med 6 000 kin.

Importører: Se under papir.

Hermetik. Forbruget heraf i Japan er forholdsvis ubetydeligt. Den indgaar ikke som led i den japanesiske befolknings føde. Og selv hos den faatallige europæiske befolkning anvendes hermetik i langt mindre udstrækning end i en flerhed af andre fjerntliggende lande. Hvor stor indførselen er aar om andet hertillands, kan ikke med bestemthed siges, da de statistiske opgaver derom mangler. Særlig for fiskehermetik, der for os spiller den fremtrædende rolle, er der paa grund af landets egen store fiskerigdom liden udsigt til afsætning. Selv som skibsbrug ombord paa norske fartøier er der liden anvendelse for hermetik, da disses besætninger for en væsentlig del bestaar af østasiatiske mandskaber, som ikke benytter dette fødemiddel.

Forsaavidt man indbefatter smør under betegnelsen „hermetik," maa der imidlertid for denne vares vedkommende gjøres en undtagelse heri. Landet selv producerer nemlig endnu kun meget ubetydeligt heraf, saa at ret store kvanta aarlig indføres fra udlandet. Totalindførselen i forrige aar udgjorde saaledes ca. 180 000 kin eller ca. 108 000 kg. Heraf importeredes fra:

Frankrige	kg. 30 000	Tyskland	kg. 6 000
De forenede riger . . .	„ 2 200	England	„ 600
Holland	„ 3 400	U. S. Amerika	„ 98 000
Danmark	„ 8 400	Kanada	„ 2 600
Østerrige	„ 2 000	Australien	„ 22 500

Paa grund af sin forholdsvis nære afstand har U. S. Amerika og Australien her de bedste chancer til at finde et fordelagtigt marked, og importen fra disse to lande er derfor ogsaa sterkt stigende. Nogen synderlig udsigt til her at finde afsætning for vor smørproduktion er neppe tilstede.

Kondenseret melk. Indførselen heraf til Japan stillede sig i løbet af de sidste 5 aar saaledes:

(Tallene udtrykte i dusin boxer).

Hvorfra:	1897.	1898.	1899.	1900.	1901.
Total	93 700	174 300	173 400	300 000	280 000
Forenede riger . .	60	300	3 000	6 600	11 600
England	22 000	28 000	74 000	165 000	129 000
U. S. Amerika . . .	48 000	69 000	57 000	81 000	88 000
Schweiz	19 000	62 000	27 000	35 000	44 000
Holland	1 800	8 600	5 400	4 100	5 200

Som det sees, har importen af kondenseret melk jævnt tiltaget — at den i forrige aar gik en smule tilbage, skyldes den ogsaa i denne artikel forcerede import i aaret 1900. Da melkeproduktionen hertillands kun er i forholdsvis liden fremgang, og da brugen af melk, særlig til opamning af børn, er i stadigt tiltagende, turde der vistnok være udsigt til, at vore producenter af denne artikel skulde kunne oparbeide et adskilligt større marked end hidtil. Konkurrencen med fremmede merker, som her har faaet et fast indpas, er imidlertid skarp, saaat det maa tilraades vore producenter at være meget omhyggelige baade med hensyn til den vare, der sendes, og med emballage. Kun de mest holdbare sorter maa vælges for dette marked. For med held at kunne skaffe nye merker indpas og gjøre dem almindelig kjendte maa vistnok i begyndelsen endel opofrelser til, hvilke dog senere turde vise sig lønnende, naar markedet engang er vel indarbeidet.

Passende prøvekonsignationer til paalidelige importører antages at kunne vise sig virksomme hertil. De mest gjængse merker hertillands er „Eagle“, „Nestle“ og „Milkmaid“, hvilke sælges hersteds til respektive yen 13.oo, yen 10.oo og yen 9.20 pr. kasse indeholdende 4 dusin boxer. Prøver heraf vil blive tilstillet „Norges oplysningskontor for næringsveiene“.

Tolden udgjør yen 0.12 pr. dusin boxer à 1 lb. og proportionalt for andre størrelser. Da denne told er konventionaltold, udfordres oprindelsesbevis. Derfor kan ogsaa de ovenstaaende opgaver over indførselsmængderne fra de forskjellige lande ansees som ret paalidelige.

Af herværende importører kan nævnes:

Remiers & Reiff, Faber & Voigt, Sale & Co., W. H. Gill & Co., China Export & Import Co., B. Ornstein & Co., China & Japan Trad. Co., Ed. L. van Nierop & Co., Ailion & Co.

Lim. Heraf indførtes i de par sidste aar gjennemsnitlig ca. 225 000 kg. Den væsentlige del heraf gaar til fyrstikfabrikationen. Lim i plader fremstillet af ben leveres cif. hersteds for ca. 28 sh. pr. hundredevegt, samt lim af huder for ca. 38 sh. cif.

Den billigere sort er den hertillands lettest afsættelige. Saafremt fiskelim kan offereres til lav pris, antages det, at endel afsætning kan findes derfor i Japan. Tolden paa lim er yen 0.97 pr. 100 kin — eller ca. 3 øre pr. kg.

Som herværende importører kan nævnes: W. H. Gill & Co., B. Ornstein & Co., Ed. L. van Nierop & Co.

Medicintran. Da der til generalkonsulatet er indkommet endel forespørgsler angaaende udsigterne til afsætning for denne artikel i Japan, finder jeg at burde gjøre opmerksom paa, at forbruget hertillands af en saavidt kostbar artikel som norsk medicintran neppe har nogen udsigt til at vinde synderlig udbredelse. Hvad der hidtil har kunnet sælges heraf, er hovedsagelig til forsyning for de faatallige her bosatte europæere. Indførselen af denne artikel er for ubetydelig til at være medtaget i den officielle statistik, men efter de undersøgelser, som jeg har anstillet derom, opgaar den neppe til mere end nogle faa hundrede yens værdi pr. aar.

De store lag af befolkningen anvender japanesisk vare, der leveres til en pris af ca. 75 øre pr. kg. Ihvorvel den japanesiske vare ikke kan maale sig med den norske i udseende og smag, ansees den dog baade af læger og publikum som fuldt skikket for øiemedet, og dens prisbillighed bliver derfor afgjørende for dens brug. Tolden er 10 pct. ad valorem.

Breslau.

Uddrag af aarsberetning for aaret 1901 fra konsul v. Wallenberg Pachaly.

Zinkhytterne havde i det forløbne aar vanskelig for at afsætte sin produktion, og priserne gik ned.

Porcelænsfabrikerne arbeidede forholdsvis gunstig. Dette samme turde kunne siges om glasverkerne, dog var forretningerne i glas til belysningsøiemed meget træge.

Rederivirksomheden paa Oder havde paa grund af de ugunstige vandforholde i floden kun et maadeligt aar. At bemerke er sammenstyrtningen af det betydelige rederiselskab „Vereinigte Schiffer".

I cementindustrien gjorde der sig i aaret 1901 ogsaa i Schlesien en enorm overproduktion gjældende; konkurrencen med de øvrige distrikter er skarp, og udsigterne for fremtiden mørke.

Den kemiske industri havde, hvad gjødningsstoffe angaar, daarlige resultater at opvise.

Urfabrikationen led under den almindelige depression og den skarpe konkurrence fra andre kanter.

For landbruget er udsigterne ikke synderlig gunstige, da det er at befrygte, at produktionen af roer og poteter paa grund af de trykkede tider for henholdsvis sukker- og spritfabrikerne vil blive mere og mere vanskelig at afsætte.

Odessa.

Aarsberetning for aaret 1901 fra konsul O. M. Osberg, dateret 27de mai 1902.

Den norske skibsfart i aaret 1901.

	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	2 808	1	2 808	5	7 625	4	7 182	9	14 807
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	1	2 808	1	2 808	5	7 625	4	7 182	9	14 807
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	-	-	-	-	5	6 727	3	6 267	8	12 994
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	-	-	-	-	5	6 727	3	6 267	8	12 994
Totalsum af ladede fartøier	-	-	1	2 808	1	2 808	10	14 352	7	13 449	17	27 801
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	9	14 807	9	14 807	-	-	1	2 808	1	2 808
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	9	14 807	9	14 807	-	-	1	2 808	1	2 808
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	8	12 993	8	12 993	-	-	-	-	-	-
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	8	12 993	8	12 993	-	-	-	-	-	-
Totalsum af ballastede fartøier.	-	-	17	27 800	17	27 800	-	-	1	2 808	1	2 808

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 43 200.oo, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 654 558.oo.

For ordre, reparation eller lignende anløb 1 norsk fartøi dr. 1 172 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 7 dr. 18 582 tons, til hovedstationen 4 dr. 11 776 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 1 021.77, ved vicekonsulsstationerne kr. 736.38, heraf tilfaldt konsulen kr. 368.19. Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 747.76, ved vicekonsulsstationerne

kr. 432.19; heraf tilfaldt konsulen kr. 216.09. Ialt tilfaldt konsulen kr. 2 353.81.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 64.21, i svenske sager kr. 5.70, i andre sager kr. 79.42.

De forenede rigers skibsfart paa Sortehavet har tiltaget i det sidste aar som følge af, at saa mange dampskibe, tidligere optagne i maanedsbefragtning, var blevet ledige og maatte søge anden sysselsættelse.

Fragterne fra Odessa til de sedvanlige importhavne London, Hull, Antwerpen, Rotterdam var under aaret i gjennemsnit januar 9 sh. 6 d, februar 7 sh., marts 7 sh., april 8 sh., mai 7 sh. 6 d, juni 7 sh., juli 7 sh. 6 d, august 9 sh. 6 d, september 9 sh. 6 d, oktober 9 sh. 6 d, november 10 sh., december 9 sh. 6 d; til Marseille og Genua i januar frcs. 10.50, februar 8.50, marts 10, april 8, mai 7.50, juni 7, juli 6.50, august 8.50, september 9, oktober 9, november 8.50, december 9.25. Til Kjøbenhavn var der i vintermaanederne en stor export af mais, og varierede fragterne fra Odessa til denne havn fra 10 sh. til 11 sh. 6 d. Fra Nicolaieff var fragterne 6 pence til 1 sh. resp. $^1/_2$ frcs. til 1 frcs., fra Azow 1 sh. 6 d og $1^1/_2$ frcs. høiere.

Kulimporten fra England til Odessa under aaret var særdeles liden, da regjeringen atter har paalagt importtold, og de russiske miner nu kan levere tilstrækkelig kul for Sydruslands behov.

Af fremmede nationers fartøier besøgtes Odessa under aaret i udenrigsk fart af følgende dampskibe:

382	engelske .	dr. 689 761	reg.-tons	12	franske . .	dr. 18 239	reg.-tons
159	russiske .	„ 276 783	—	11	hollandske	„ 15 241	—
144	italienske .	„ 229 802	—	10	spanske . .	„ 12 415	—
105	østerrigske	„ 111 820	—	9	danske . .	„ 14 833	—
45	græske .	„ 61 878	—	2	tyrkiske . .	„ 2 481	—
42	tyske . .	„ 55 840	—	1	belgisk .	„ 1 327	—

Mod i aaret 1900:

247	engelske .	dr. 430 059	reg.-tons	41	tyske . .	dr. 58 868	reg.-tons
141	russiske .	„ 233 378	—	15	franske . .	„ 23 258	—
78	italienske .	„ 114 065	—	1	hollandsk .	„ 1 375	—
63	østerrigske	„ 98 441	—	1	spansk . .	„ 2 500	—
37	græske .	„ 46 653	—	1	dansk . .	„ 2 489	—

Odessas havn, som med de sidste 3 aars daarlige høst oftest viste sig for liden, har med sidste aars middelshøst og noget forøgede trafik vist sig aldeles utilstrækkelig. Dampere har ventet op til 33 dage for at erholde en kaiplads. Havnemyndighederne giver ankommende russiske dampere fortrinet fremfor udenlandske, hvilket naturligvis forværrer disses udsigt til at komme til kaien. Saaledes erholder for exempel russiske dampere kaiplads straks ved ankomsten fremfor en udenlandsk, som har ventet en maaned eller mere. Blot 6 kaipladse, hvor korn lastes ved conveyors, staar under jernbanestyrelsens kontrol, og denne giver ikke russiske fartøier fortrinet.

Med en sterkt tiltagende trafik af russiske dampere paa Sibirien og kystfart vil det ikke vare længe, inden de ovennævnte 6 kaipladse bliver de eneste, som staar til udenlandske damperes forføining, og med en større høst kommer trafiken til at hemmes af mangel paa kaiplads.

Importen til Odessa sjøværts var under aar 1900 og 1901:

	1900.	1901.
Appelsiner og citroner	475 283 pd.	1 674 231 pd.
Bær, dadler, rosiner	67 303 „	78 840 „
Oliven etc.	87 330 „	91 356 „
Nødder	284 802 „	379 600 „
Forskjellige slags peber og krydderier	75 171 „	85 597 „
Kaffe	124 130 „	146 902 „
The	242 197 „	248 704 „
Tobak i blade	— „	6 750 „
Arak, rhum og kognak paa fad	67 747 „	3 725 „
Do. „ flasker		79 609 „
Vine paa flasker	105 926 „	73 836 „
Do. „ fad		30 553 „
Marineret fisk i olje	47 437 „	57 820 „
Renset voks	— „	36 064 „
Kastor oljefrø og kopra	442 838 „	739 286 „
Mur- og tagsten	433 607 „	784 061 „
Kul	12 052 032 „	6 030 934 „
Harpiks	118 726 „	238 750 „
Natron, urenset	35 714 „	9 149 „
Kobber- og zinkvitriol	10 829 „	6 999 „
Forskjellige slags madoljer	151 644 „	201 439 „
Garvebark	552 895 „	475 775 „
Forskjellige slags farver	117 507 „	101 963 „
Zink og blyhvidt	73 284 „	73 690 „
Verdigris	11 899 „	13 284 „
Forskjellige slags stangjern	8 320 „	29 204 „
Jernplader, forskjellige slags	— „	86 237 „
Do. indtil størrelse nr. 25 Birmingham	736 956 „	328 021 „
Do. over — - 25 —	— „	430 640 „
Staal i stænger og blade	102 997 „	89 435 „
Tin i blokke og stænger	57 874 „	33 414 „
Bly i blokke	148 519 „	283 641 „
Blikvarer, lakerede	21 140 „	22 488 „
Spader, skuffer, ljaaer, knive	18 277 „	22 594 „
Verktøi	53 405 „	52 930 „
Apparater og diverse maskiner	97 759 „	68 854 „
Høstmaskiner (dele, da hele maskiner som toldfrie ikke toldbehandles)	66 212 „	53 127 „
Maskiner, lokomobiler	41 797 „	45 834 „
Maskindele, dele af staal, kobber og jern	57 386 „	70 213 „
Brevpapir	6 181 „	10 422 „
Bomuld	655 398 „	1 904 704 „
Jute	137 237 „	252 221 „
Traad	— „	2 072 „
Farvet bomuld	— „	2 560 „
Silkelommetørklæder	— „	31 „
Uldvarer	— „	3 067 „

Indhøstningsmaskiner importeres til Sydrusland i større kvantiteter, og opgives importen til Odessa i aaret 1900 at være 3 600 tons. Andre Sortehavshavne modtog store kvantiteter, men nøiagtige opgaver savnes. Hele importen til det russiske rige i aaret 1900 udgjorde 136 890 tons.

Agerbrugsmaskiner inklusive damptærskemaskiner af en vis diameter kan importeres toldfrit til aaret 1903.

Ploge importeres delvis fra Tyskland, men maa fabrikeres paa en saadan maade, at de kan sælges til en særdeles billig pris.

Tærskemaskiner leveredes en længere tid udelukkende af engelske firmaer, men tyske fabriker har for en stor del slaaet denne trafik under sig ved at kopiere den engelske vare, sælge billigere og give større kredit. Disse maskiner er forfærdigede specielt med den russiske kjøbers behov for øie, har tre udløb for kornet, der deler det i 3 forskjellige kvaliteter, alle rensede.

Af agerbrugsmaskiner leverer Tyskland den største del af enkle og dobbelte ploge, saamaskiner og tærskemaskiner for haand- og hestekraft. De tyske fabriker har agenter i Rulands fornemste byer, som atter igjen har underagenter for hvert sit distrikt, og som siden er ansvarlige overfor hovedagenten. Disse agenter taler i almindelighed tysk. Fabrikerne sender sine reisende mindst 2 gange om aaret for at besøge sine agenter og kontrollere. Varerne sælges paa lang kredit, men ved hjælp af tilstrækkelig kontrol og et nøie studium af kjøbernes soliditet bliver tabene ikke saa store.

Af norske og svenske artikler paa markedet finder man meierimaskiner (mest separatorer), spader samt ansjovis, alt fra Sverige, samt sild og tran fra Norge. Disse varer kommer over Hull, Hamburg eller Riga, og opgaver over kvantiteterne kan ikke erholdes, da de for største delen toldbehandles som kommende fra England og Tyskland.

De sidste par aar findes i Odessa overalt Hamburger konserver, saasom hummer, aal, laks, men af betydelig lettere kvalitet end de berømte norske konserver, som ikke kan faaes her, og for hvilke Sydrusland vilde være et taknemmeligt marked i den kolde aarstid.

Ifølge russisk lov af 8de juni 1898 skal ethvert udenlandsk exporthus, som sysselsætter reisende i Rusland for at optage bestillinger, betale 1ste klasses gebyr rbl. 500 — med stadsafgifter op til rbl. 815 —, men denne lov efterfølges ikke, idet vedkommende handelsreisende ved ankomsten hertil lader en af sine russiske agenter, der betaler 1ste klasses gebyr, udtage for sig en 1ste klasses kommisseddel, som koster ca. rbl. 47 pr. aar, og siden reise i dette firmas navn, eller den handelsreisende tager paa den første russiske plads, hvor han kommer, en 2den klasse seddel i sit eget navn, samt optager ordre som agent for det firma, han repræsenterer. Dette sidste er fuldstændig lovligt, da agenter blot behøver at have 2den klasses certifikat. Et saadant koster i Odessa og grænsepladsene rbl. 150 plus 30 pct. eller rbl. 195, men er dyrere i Østersjøprovinserne og St. Petersburg.

Exporten fra Odessa bestaar hovedsagelig af korn samt noget trælast i transit fra Østerrige.

Af trælast, furu og gran, mest smaa dimensioner, skibedes til:

	I 1901.	I 1900.
Alexandria	132 100 kubm.	114 555 kubm.
Rotterdam	42 980 —	58 608 —

	I 1901.		I 1900.	
Batum	47 060	kubm.	48 708	kubm.
Cette	21 978	—	16 148	—
Konstantinopel	17 666	—	15 092	—
Salonica	4 488	—	4 400	—
Smyrna	4 312	—	4 476	—
Port Said	4 554	—	1 276	—
Jaffa	6 578	—	6 314	—
Beyruth	3 872	—	6 160	—
Tripolis	2 068	—	4 268	—
Chios	528	—	—	—
Patras	968	—	2 244	—
Volo	484	—	1 012	—
Marseille	15 268	—	10 076	—
Nizza	1 738	—	3 080	—
St. Louis	1 298	—	1 518	—
Algier	2 970	—	1 408	—
Piræus	1 804	—	2 992	—

Fragterne for trælast i aaret fra Odessa har været, regnet for 22 kubikmeter, Alexandria 150 frcs., Smyrna, Jaffa, Port Said 170, Marseille 150, Cette, Nizza, St. Louis 180, Algier, Tripolis 200 frcs., Rotterdam £ 6. 10. 0, Batum 35 rbl.

Kornexporten fra Odessa i aaret udgjorde i millioner pud:

Hvede 27.84, rug 13.57, mais 14.05, byg 19.78, havre 0.89, ialt 76.13 millioner pud mod i aaret 1893 104 mill. pud, i 1894 164, i 1895 135, i 1896 110, i 1897 90, i 1898 112, i 1899 68, i 1900 47 mill. pud.

Fra andre sydrussiske havne exporteredes i millioner pud:

	1899.	1900.		1899.	1900.
Nicolaieff	31	28	Theodosia	10	9.5
Novorossisk	17.5	21	Berdiansk	8	6.5
Taganrog	13	14.5	Eupatoria	4	5
Mariopol	11.5	10.5	Genichesk	5	4

Odessa exporterede videre i aaret 1901:

Oljekager	1.57	millioner pud	Bønner	0.43	millioner pud
Sukker	1.43	—	Erter	0.25	—
Trælast i vegt, alle slags	9.76	—	Klid	0.88	—
			Saltet fisk	0.21	—
Sprit	39.37	grader			

Som exporten viser, var forrige aars høst bedre end begge de foregaaende, men i ethvert fald en daarlig middelshøst. Høsten er i Sydrusland endnu mere end paa andre steder afhængig af veirliget, da jorden skjøttes paa en særdeles primitiv maade, samt aldrig gjødsles eller braklægges.

Nicolaieff's trafik tiltager med hvert aar, da denne plads har alle

bekvemmeligheder for magasinering af korn, billige ladningsomkostninger og stor kaiplads. Ifald flere dampskibe skulde ankomme for ladning, end der findes kaiplads for, viser havnestyrelsen den imødegaaelse at lade hvert fartøi ligge ved kaien med blot $^2/_3$ af længden og med $^1/_3$ af langsidens længde udenfor den foranliggende baad, hvilken maade for anbringelse af dampskibe ikke godkjendes af Odessas havnestyrelse. For øieblikket kan fartøier passere Otchakoffs bar med $20^1/_2$ engelske fods dybgaaende, men farvandet uddybes stadig og vil om et par aar blive 25 engelske fod.

Nicolaieff besøgtes for udenrigsk fart i aaret af

143	engelske dampskibe	5	norske dampskibe
55	græske —	3	russiske —
40	italienske —	3	hollandske —
34	østerrigske —	2	svenske —
8	tyske —	1	spansk —
5	danske —	1	fransk —

hvilke indtog tilsammen 393 910 tons ladning.

Exporten fra denne plads i aaret udgjorde i millioner pud:

Hvede	21.9	Havre	2.4
Rug	15.7	Oljekager	0.18
Byg	13.6	Ialt	53.78

Kherson i nærheden af Nicolaieff har nu begyndt at exportere korn direkte til udlandet, men fartøier bestemte til denne havn maa først passere Odessa for klarering og ombordtagende af toldvagt. Fartøier kan lade ned til 18 engelske fod samt senere komplettere udenfor Otchakoffs bar eller i en anden Sortehavshavn.

Berdiansk besøgtes i aaret af

25	italienske dampskibe	1	hollandsk dampskib
17	græske —	15	tyrkiske seilskibe
4	engelske —		

samt exporterede i aaret 7.1 millioner pud korn.

Batum besøgtes i aaret af følgende dampskibe:

209	engelske	dr.	436 884	r.-t.	30	græske	31 211 r.-t.
95	russiske	-	76 244	„	17	italienske	25 213 „
81	franske	-	112 084	„	16	tyrkiske	12 241 „
45	østerrigske	-	55 804	„	5	hollandske	10 158 „
38	belgiske	-	62 241	„	2	norske	5 226 „
37	tyske	-	64 705	„			

samt 153	tyrkiske seilfartøier	dr.	22 452	r.-t.
41	græske —	-	11 632	„
21	russiske —	-	4 422	„

Taganrog besøgtes i aaret 1901 af følgende fartøier for udenrigsk fart:

187	græske dampsk.	dr.	304 184	r.-t	4	russiske dampskibe	dr. 5 460 r.-t.
49	do. seilfartøier	-	12 964	„	3	belgiske —	- 6 287 „
140	engelske dampsk.	-	217 007	„	2	hollandske —	- 4 927 „
44	italienske —	-	86 056	„	1	svensk —	- 1 544 „
1	do. seilfartøi	-	779	„	1	norsk —	- 1 041 „
9	tyske dampsk.	-	19 856	„	1	tyrkisk —	- 1 207 „
6	østerrigske —	-	16 814	„	10	tyrkiske seilfartøier	- 1 078 „
4	danske —	-	11 785	„			

Importen til Taganrog sjøværts i aaret 1901 udgjorde:

	Pud.	Værdi i rubler.
Musikinstrumenter	1 190	41 650
Khalva	7 310	62 135
Oliven	9 081	72 648
Olivenolje	136 136	1 266 065
Johannesbrød	143 080	279 006
Nødder	14 550	76 387
Figener	15 587	98 198
Kaffe	524	10 480
Jern, forarbeidet og i plader	21 119	46 462
Voks af bier	1 265	53 130
Zinkhvidt	1 714	10 284
Teglsten, ildfast	266 352	119 858
	Kasser.	
Appelsiner og citroner	138 796	1 110 368
	Pud.	
Bly	1 710	1 453
Verktøi	170	5 100
Grafit	2 458	6 145
Maskiner, diverse	23 292	815 220
Garverbark	168 732	84 366
Kabler og elektricitetsutensilier	12 697	507 880
Symaskiner	15 132	393 960
Manufakturvarer	2 972	257 760
Vin paa fad	14 575	131 175
Champagne og cognac	454	24 062
Jordnødder (arachides)	2 014	10 070
Spirituosa paa flasker	706	10 590
Huder, saltede	55 555	277 775
Do., garvede	233	5 126
Slibestene	1 698	33 960
Harpiks	62 149	124 298
Parfumerier	414	24 840
Mineralolje	44 900	269 400
Petroleumskogeapparater	510	12 240
Diverse varer	56 403	100 000

Exporten fra Taganrog i aaret 1901 udgjorde i millioner pud:

Hvede	34.25	Havre	0.60
Rug	13.77	Linfrø	0.24
Byg	15.30	Colzafrø	0.33

foruden:

	Pud.	Værdi i rubler.
Klid	275 800	137 900
Uld	41 028	451 308
Oljekager	657 215	295 742
Hvedemel	8 637	10 364
Sibirisk smør	31 462	330 351
Kaviar, rød	29 278	158 101
Kaviar, sort	823	49 380
Fisk, saltet	9 030	36 120
Huder	275	2 200
Talg	1 866	9 163
Diverse varer	36 360	178 350

Af svenske og norske firmaer i distriktet findes blot: I.P.Ruhlin, maskiner, indehaver I. P. Ruhlin, Luteranskaja, Kiew; Wickander & Larson, linoleum, hovedforretning Stockholm, filial Preobrachanskaja, Odessa; O. M. Osberg, skibsmægler, Langerongaden 7, Odessa; alle svenske firmaer.

Konsulatet befinder sig i Langerongaden no. 7 og er aabent fra kl. $8^1/_2$ til 1 og fra kl. 3 til 7.

Hannover.

Uddrag af aarsberetning for aaret 1901 fra generalkonsul Bernhard Caspar.

For den tyske sukkerindustri var aaret 1901 noget gunstigere end det foregaaende aar, og værdien af forarbeidede roer oversteg værdien i aaret 1900 med ca. 30 millioner mark. Prisen for raasukker, der i gjennemsnit udgjorde mk. 10.34 pr. 50 kg., basis 88 pct., var noget lavere end middelprisen i de to foregaaende aar. For raffineret sukker stillede priserne sig, som følger: Ia topsukker mk. 29.20, IIa knust raffinade mk. 28.95, Ia knust melis mk. 28.45. Affaldet fra roesukkerfabrikerne nyttiggjøres i landbruget som et fortrinligt kvægfoder.

De i provinsen Hannover beliggende jern- og valseverk arbeidede med betydelig fortjeneste, aaret var dog ikke saa gunstigt som det foregaaende aar; den store hannoverske maskinfabrik (Hannoversche Machinenbau A. G.) arbeidede ligeledes med et meget gunstigt resultat, hvorimod det hannoverske jernstøberi havde et meget daarligt aar. Det hannoverske bomuldsspinderi og -væveri arbeidede i aaret 1901 med tab.

Den tyske glasindustri havde, hvad taffel- og speilglas angaar, et daarligt aar, hvorimod de fabriker, der beskjæftiger sig med tilvirkning af flasker kunde opvise særdeles gunstige resultater.

Telefonfabriken i Hannover uddelte for det forløbne aar en dividende af 9 pct.

Trælastmarkedet. Paa grund af den almindelige krise stod byggevirksomheden i Hannover i aaret 1901 næsten aldeles stille, og da behovet for trælast til industrielle øiemed ligeledes er gaaet tilbage, var trælastmarkedet meget flaut, og de fra det foregaaende aar overliggende betydelige lagere maatte realiseres med tab. Importen af trælast var i det hele taget meget liden og specielt fra Norge og Sverige, tiltrods for de lave priser, der offereredes af exportørerne. Lagrene er nu meget smaa, og hvis forhaabningerne om en livligere byggevirksomhed gaar i opfyldelse, vil Tyskland i aaret 1902 antagelig komme til i stor maalestok at optræde som kjøber af trælast.

I den kemiske industri var resultatet i aaret 1901 ganske godt, især var afsætningen af tjærefarver meget livlig. Kaliindustrien trues af overproduktion.

I kautschuk-industrien var forretningerne taalelig gode; priserne paa raa gummi gik ned. I celluloid-fabrikationen var afsætningen træg, og en indskrænkning af produktionen blev nødvendig.

I teppefabrikationen gjorde en tilbagegang i konsumtionen sig gjældende; aaret var dog ikke ugunstigt; billige Axminster-tepper bliver mere og mere efterspurgte; i tyske haandknyttede Smyrna-tepper var afsætningen ligeledes god. Voxdugfabrikationen led under lave priser og aftagende efterspørgsel. Tapetfabrikationen følte trykket af stilstanden i byggevirksomheden; til paneler er Lincrusta meget efterspurgt, især billigere vare. Teglverkerne havde vanskelig for at afsætte sin produktion og har derfor noksaa betydelige lagere. I cementfabrikationen gjør overproduktion sig gjældende.

Keiser Wilhelm-kanalen.

Skrivelse fra generalkonsulatet i Hamburg af 6te august 1902.

Kanalen benyttedes i regnskabsaaret 1ste april 1901—31te marts 1902 af 30 161 afgiftspligtige fartøier (den keiserlige marines skibe altsaa ikke medregnet). Heraf var 12 554 fartøier dampskibe, 17 607 andre slags fartøier, respektive repræsenterende en drægtighed af 3 416 337 og 868 964 netto registertons.

Disse fartøiers nationalitet stillede sig saaledes:

	Antal.	Registertons.	I forhold til den øvrige trafik udtrykt i procent for hvad tonnagen angaar.
Tyske	25 761	2 661 804	62.11
Belgiske	30	15 204	0.36
Britiske	465	324 435	7.57
Danske	1 206	392 460	9.16
Franske	13	9 407	0.22
Nederlandske	1 072	243 671	5.69
Norske	342	173 532	4.05
Russiske	230	151 365	3.53
Svenske	998	265 697	6.20
Andre	44	47 726	1.11

De skibe, der i sidste driftsaar passerede kanalen, befordrede:

	Antal skibe.	Netto reg.-tons.		Antal skibe.	Netto reg.-tons.
Passagerer	2 608	89 406	Korn	3 445	256 217
Kul	890	239 125	Kvæg	2	458
Sten	2 599	101 200	Andre bulkartikler	4 540	491 451
Jern	306	107 535	Stykgods	3 737	1 306 123
Træ	1 838	822 105	Blandet last	473	169 438

Disse fartøier kom fra eller gik til følgende havnegrupper:

	Antal skibe.	Netto reg.-tons.
Tyske Nordsjøhavne (foruden Elbhavne)	2 312	461 926
Elbhavne	15 177	1 424 052
Britiske havne	1 777	903 658
Hollandske, belgiske og Rhinhavne	1 872	946 657
Franske havne	251	164 712
Andre vest- og sydhavne	167	158 871
Tyske Østersjøhavne	14 298	1 679 319
Russiske (finske) havne	2 096	1 233 453
Svenske havne	2 260	739 487
Norske —	40	12 772
Danske —	3 338	362 678
Havne ved kanalen og Ober-Eider	16 254	467 573
Havne ved Unter-Eider	480	15 444

Indhold: **Breslau** s. 630. — **Hannover** s. 638. — **Keiser Wilhelm-kanalen** s. 639. — **Kobe** s. 609. — **Odessa** s. 631.

Johannes Bjørnstads bogtrykkeri.

KONSULATBERETNINGER.

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

indkomne i aaret 1902.

Udgivet ved

No. 14. departementet for det indre, afdelingen for udenrigske sager, handel og sjøfart. **1902.**

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

London.

Aarsberetning fra generalkonsul Daniel Danielsson, dateret 26de juli 1902.

2den del.

Den norske skibsfart i aaret 1901.

	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	283	116 917	346	220 184	629	337 101	8	4 465	50	27 340	58	31 805
Seilskibe	260	111 640	250	170 934	510	282 574	49	27 508	15	8 948	64	36 456
Sum	543	228 557	596	391 118	1139	619 675	57	31 973	65	36 288	122	68 261
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	772	321 730	1308	660 518	2080	982 248	958	422 158	1856	1125382	2814	1547540
Seilskibe	1000	312 834	492	289 471	1492	602 305	404	111 131	477	183 812	881	294 943
Sum	1772	634 564	1800	949 989	3572	1584553	1362	533 289	2333	1309194	3695	1842483
Totalsum af ladede fartøier.	2315	863 121	2396	1341107	4711	2204228	1419	565 262	2398	1345482	3817	1910744
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	2	494	2	932	4	1 426	80	42 334	496	266 478	1576	308 812
Seilskibe	-	-	5	2 733	5	2 733	284	137 593	164	110 256	448	247 849
Sum	2	494	7	3 665	9	4 159	364	179 927	660	376 734	1024	556 661
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	217	109 474	1828	996 316	2045	1105790	111	33 527	1208	515 933	1319	549 460
Seilskibe	26	5 126	169	61 788	195	66 914	416	158 922	392	218 406	808	377 328
Sum	243	114 590	1997	1058104	2240	1172704	527	192 449	1600	734 339	2127	926 788
Totalsum af ballastede fartøier.	245	115 084	2004	1061769	2249	1176863	891	372 376	2260	1111073	3151	1483449

Bruttofragter for til generalkonsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 1 505 613.oo, for fra generalkonsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 747 009.oo.

For ordre, reparation eller lignende anløb 386 norske fartøier dr. 300 279 tons.

Af svenske fartøier ankom til generalkonsulatdistriktet 3 239 dr. 2 261 865, til hovedstationen 479 dr. 408 226.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen £ 1 949. 3. 1, ved vicekonsulsstationerne £ 8 629. 11. 2; heraf tilfaldt konsulskassen £ 7 804. 8. 0. Af svenske skibe ved hovedstationen £ 1 070. 19. 11, ved vicekonsulsstationerne £ 5 812. 7. 1; heraf tilfaldt konsulskassen £ 4 641. 9. 5. Ialt tilfaldt konsulskassen £ 12 445. 17. 5.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen i norske sager £ 121. 14. 10, i svenske sager £ 76. 9. 2 i andre sager £ 1. 11. 6, ved vicekonsulsstationerne, i norske sager £ 168. 8. 6, i svenske sager £ 57. 13. 10, i andre sager intet.

Antallet af paa- og afmønstrede samt rømte sjømænd udgjorde i aaret 1901:

	Paamønstrede.		Afmønstrede.		Rømte.	
	Med norske skibe.	Med svenske skibe.	Fra norske skibe.	Fra svenske skibe.	Fra norske skibe.	Fra svenske skibe.
Ved hovedstationen . . .	921	196	1 212	140	70	8
„ vicekonsulatet i Cardiff .	946	78	845	108	62	5
„ — i Liverpool	712	47	775	62	50	3
„ — i Newcastle	568	77	765	57	24	9
„ distriktets øvrige vicekonsulater	1907	473	2 578	397	130	87
Tilsammen	5 054	871	6 175	764	336	112
I aaret 1900	5 335	717	5 751	568	414	129
- „ 1899	5 614	685	6 196	491	426	142

Følgende fra Board of Trade's statistik hentede tabel, omfattende de med ladning og i ballast ankomne fartøier, viser udstrækningen af vor skibsfart paa havnene inden dette distrikt i aaret 1901:

	Norske skibe.		Svenske skibe.	
England.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Aberystwith	5	1 290	—	—
Barnstaple	3	911	1	195
Barrow	9	6 357	8	7 504
Beanmaris	4	1 768	—	—
Berwick	7	1 843	3	875
Blyth	291	145 100	74	46 561
Boston	78	27 362	8	2 257
Bridgewater	17	6 115	10	2 447
Bristol	111	63 582	16	11 040
Carnaroon	3	1 342	—	—

England.	Norske skibe. Antal.	Tons.	Svenske skibe. Antal.	Tons.
Cardiff	314	248 674	115	99 758
Cardigon	—	—	1	164
Carlisle	6	3 306	—	—
Chester	9	1 953	1	192
Colchester	12	2 882	4	825
Cowes	5	1 817	5	1 183
Dartmouth	11	2 535	—	—
Dover	16	8 090	10	4 626
Exeter	10	2 425	1	230
Falmouth	15	6 694	3	1 489
Faversham	7	1 382	2	523
Fleetwood	40	24 817	2	2 094
Folkestone	14	2 400	2	352
Fowey	10	2 106	7	1 889
Gloucester	38	24 958	9	7 497
Goole	96	32 943	9	3 019
Grimsby	470	106 255	146	101 782
Hartlepool	150	70 743	264	111 566
Harwich	14	5 612	4	2 373
Hull	360	150 944	342	215 309
Ipswich	19	7 060	18	5 968
Lancaster	6	3 026	—	—
Littlehampton	6	1 426	8	1 784
Liverpool	270	171 350	57	39 057
Llanelly	22	7 510	5	2 256
London	1 143	618 152	468	346 132
Lawestoft	42	13 423	20	5 270
Lynn Regis	21	7 270	17	8 206
Manchester	126	62 206	21	13 170
Runcorn	13	6 915	2	686
Maryport	21	18 495	7	7 699
Middlesbrough	170	96 877	75	49 992
Milford	10	3 224	2	485
Newcastle	883	455 188	316	177 045
Newhaven	30	9 246	12	3 182
Newport	87	63 654	17	14 053
Padstow	—	—	—	—
Penzance	18	5 019	1	164
Plymouth	65	28 963	14	7 776
Poole	12	6 297	20	6 100
Portsmouth	42	13 549	19	7 733
Preston	70	28 845	5	2 028
Ramsgate	18	3 906	5	824
Rochester	57	18 446	14	4 091
Scarborough	13	2 201	2	379
Shoreham	45	12 099	7	2 006
Southampton	40	14 958	19	6 017
Stockton	34	22 250	6	4 599

England.	Norske skibe. Antal.	Tons.	Svenske skibe. Antal.	Tons.
Sunderland	104	45 271	231	151 925
Swansea	98	52 465	39	26 479
Teignmouth	17	4 687	7	2 284
Weymouth	8	2 111	10	2 635
Whitby	1	160	1	139
Whitehaven	10	4 782	—	—
Wisbech	16	8 563	3	1 052
Yarmouth	58	18 563	42	14 150
Tilsammen	5 727	2 794 363	2 537	1 541 116

Irland.	Norske skibe. Antal.	Tons.	Svenske skibe. Antal.	Tons.
Belfast	39	25 833	4	2 195
Cork	15	8 375	2	2 402
Drogheda	—	—	1	200
Dublin	32	19 327	4	2 938
Dundalk	4	2 173	—	—
Galway	9	4 432	1	341
Limerick	5	2 590	—	—
Londonderry	17	10 290	—	—
Newry	5	3 874	3	1 105
Skibbereen	6	2 046	—	—
Sligo	7	3 541	1	316
Tralee	14	5 739	2	1 061
Waterford	10	6 459	2	900
Tilsammen	163	94 598	20	11 458
Tilsammen, England og Irland	5 890	2 888 961	2 557	1 552 574

Nedenstaaende zifre, der for forrige aars vedkommende er provisoriske, udviser drægtigheden af de fartøier, som i løbet af de sidste aar er ankomne til Storbritannien og Irland med ladning (kystfarten ikke medregnet):

	1900. Tons.	1901. Tons.
Britiske	24 434 802	24 655 364
Norske	2 842 020	2 701 849
Svenske	1 332 013	1 336 113
Danske	818 067	853 037
Russiske	482 340	457 946
Tyske	1 468 009	1 391 262
Hollandske	1 269 018	1 364 323
Belgiske	627 586	661 162
Franske	777 132	842 536

	1900. Tons.	1901. Tons.
Spanske	1 112 350	1 068 702
Portugisiske . . .	27 628	23 022
Italienske	347 091	307 136
Østerrigsk-ungarske .	95 761	82 217
Græske	50 329	101 605
Amerikanske . . .	282 152	261 144
Andre landes . . .	228 712	230 716
Tilsammen	36 195 010	36 338 134

Efter disse tal at dømme har skibsfarten paa dette land i sin helhed tiltaget noget; men forøgelsen falder vel at merke blot paa det britiske flag, idet den fremmede skibsfart tilsammen er sunket fra 11 760 208 tons i aaret 1900 til 11 682 770 tons i aaret 1901. Med hensyn til den rang, der indtages af vore skibe i sammenligning med andre af fremmed nationalitet, kan det merkes, at det norske flag kommer som nr. 1 og det svenske som nr. 4 i rækken. Videre fortjener det at nævnes, at den svenske skibsfart, i lighed med bl. a. den danske, hollandske, belgiske og franske, har tiltaget noget, medens den norske skibsfart tilligemed adskillige andre landes, fornemmelig Tysklands, Spaniens, Italiens og Amerikas, har været gjenstand for tilbagegang.

Som nys omtalt har saaledes det britiske flag i løbet af sidste aar end yderligere befæstet sin ledende stilling i forhold til udlandet, hvad farten paa hjemlandets havne angaar. Dette erklæres fra britisk side at være særdeles tilfredsstillende i betragtning af, hvad kaldes „the revival of the sea spirit" hos visse andre nationer. Man anfører derhos i denne forbindelse, at medens vareomsætningen i det forenede kongerige under perioden 1880—1900 steg fra 53 000 000 tons til 102 500 000 tons eller paa det nærmeste fordobledes, er udlandets andel i godstransporten tilsjøs alligevel noget nær uforandret, idet den fremmede tonnage i løbet af nævnte periode blot beløb sig til 36.35 pct. eller $^1/_2$ pct. mere end for 50 aar siden. Og dog skal siden den tid den samlede tonnage, der anvendes i godsbefordringen mellem Storbritannien og udlandet, være steget fra $14^1/_2$ million tons til $98^1/_2$ mill. tons, medens paa den anden side landets ældre skibe i stor udstrækning er gaaet over paa fremmede hænder og saaledes anvendt til at vanskeliggjøre konkurrancen inden fragtmarkedets omraade for fartøiernes tidligere eiere.

Som omtalt i den foregaaende del af nærværende aarsberetning er imidlertid den fremmede konkurrance tilsjøs i den senere tid blevet noget tilspidset, særskilt ved at amerikanske selskaber har overtaget britiske transatlantiske linjer, ihvorvel vedkommende skibe endnu fører engelsk flag. Der synes derfor at være fare forhaanden for, at det britiske kommercielle supremati paa havet i fremtiden ikke vil vise sig let at opretholde. Hertil kommer ogsaa de foranstaltninger, som træffes af adskillige fremmede stater til understøttelse af sjøfarten, som f. ex. subventionspræmier, udelukkelse af andre magters fartøier fra kystfart, o. s. v. Disse foranstaltninger er nemlig i manges øine praktisk talt ensbetydende med differentialafgifter paa udenlandske skibe, og man har i denne sammenhæng særlig fæstet sig ved, at der i Amerika ikke alene er fremsat forslag om statsunderstøttelse for skibsfarten, men ogsaa om

at erklære farten mellem Amerika og Filippinerne for kystfart, paa samme maade som i Rusland kystfarten omfatter trafiken mellem Østersjøen og det Hvide Hav paa den ene side og Stillehavshavnene paa den anden side.

Ligeoverfor en saadan tingenes tilstand kræves det fra visse hold, at ogsaa det britiske rige burde være betænkt paa at beskytte sin skibsfart ved subventioner paa visse farvande, ved siden af andre forholdsregler som f. ex. ophævelsen af tyngende byrder, hvoriblandt særlig fyr- og bøieafgifter, indskrænkning af reglementariske bestemmelser, der virker hemmende paa rederiernes foretagsomhed, samt endelig ved at forbeholde britiske fartøier alene kystfarten, hvilken senere vel ogsaa kunde udstrækkes til at omfatte fart mellem britiske havne i alle verdensdele. Denne bevægelse gaar naturligvis haand i haand med det i denne beretnings første del omtalte arbeide, der har som formaal at fremme den britiske handel, og turde ligesom dette arbeide komme til at møde bestemt modstand fra flere hold, uden forsaavidt ophævelsen af bestaaende afgifter angaar, idet man inden de forskjellige kredse synes at være temmelig enig om nødvendigheden af en saadan foranstaltning.

Det sidstforløbne aar turde neppe kunne betegnes som en for skibsfarten lykkelig periode, idet der nemlig paa dette felt gjorde sig gjældende det samme tryk, som, efter hvad tidligere er anført, hvilede over forretningsverdenen som helhed betragtet. En af de væsentligste aarsager hertil ligger utvilsomt i den nu tilendebragte krig. Som følge af det uhyre behov for transportmidler, som derved fremkaldtes, lagdes der allerede fra den første begyndelse beslag paa en kolossal tonnage for den britiske regjerings regning. Dette foranledigede selvfølgelig en betydelig stigning i fragtsatserne, hvilket atter medførte en forceret nybygning af større skibe, og under indflydelse heraf opstod der snart, istedetfor den tidligere herskende knaphed, overflod paa skibsrum, hvorefter fragtnoteringerne lidt efter lidt sank til det lavest mulige niveau.

Allerede ved slutningen af aaret 1900 var denne nedadgaaende tendens temmelig paatagelig, hvad udgaaende fragter og deriblandt specielt stenkulsraterne angaar, men fra og med begyndelsen af aaret 1901 blev nedgangen almindelig over hele linjen, alene farten paa Sydamerika undtagen. Da dertil kom, at afskiberne i stor udstrækning troede, det var fornuftigt at iagttage en afventende holdning for om muligt at fremkalde en reduktion i de høie stenkulspriser, opstod der en alvorlig forvirring paa det udgaaende fragtmarked, hvis noteringer faldt endog op til 50 pct. under det foregaaende aars fragtsatser, saa at det i mange tilfælde til og med viste sig komplet umuligt at faa en fragtslutning istand.

Det indgaaende fragtmarked paavirkedes paa sin side ugunstig af den feilslagne høst i Rusland, Amerika og Indien og den deraf foranledigede formindskede efterspørgsel efter fartøier for korntransporten. Dette medførte, at endel redere maatte søge sysselsættelse for sine skibe paa andet hold, og de indgik derfor bl. a. paa at føre amerikansk stenkul til Europa til saa reducerede fragter, at dette produkt med fordel kunde afsættes paa det derværende marked. Den trykkede stilling blev henimod slutningen af aaret noget lettet som følge af den begyndende virksomhed i Sortehavs- og Donautraden i forening med den rige sukker- og kaffeavling i Brasilien, hvorved der fremkaldtes livlig skibning til de Forenede Stater. Trælastfragterne fra Østersjøen holdt sig imidlertid hele aaret igjennem vedblivende temmelig ufordelagtige, ligesom ogsaa konjunkturerne for tidsbefragtningen var daarlige og saaledes dannede en skarp modsætning til, hvad i det foregaaende aar var tilfældet, idet rederierne

dengang ved hjælp af dette sidstnævnte befragtningssystem, efter hvad man har grund til at antage, skaffede sig rigelige indkomster.

Som exempler paa forskjellen mellem de to sidste aar kan anføres følgende fragtsatser: korn fra forskjellige havne 2 sh. mod i aaret 1900 4 sh.; stenkul til Middelhavshavne 5 sh. à 6 sh. mod 9 sh. 6 d; trælast fra Østersjøen 25 sh. mod 37 sh. 6 d à 40 sh.

Med den eiendommelig nok under disse trykkede forhold tiltagne virksomhed inden skibsbygningsindustrien har indeværende aars fragtmarked ligeledes været temmelig flaut, og man har endog kunnet være vidne til, at rederierne har foretrukket at oplægge sine skibe fremfor at lade dem gaa med tab, i haab om, at et saadant skridt i nogen grad skulde bidrage til at fremkalde et rimeligere forhold mellem tilgang og efterspørgsel paa tonnage.

En enkelt skibstype opgives imidlertid endog under disse daarlige fragtkonjunkturer at have fundet en regningssvarende anvendelse. Dette skal nemlig gjælde hændige seilskibe med liden registertonnage, stor lastekapacitet, ringe dybgaaende og rummelig dæksplads. For denne slags fartøier skulde endog efter manges tanke en konkurrance med udsigt til held være mulig med dampskibe i Nord- og Østersjøtrafiken samt Sortehavs- og Middelhavsfarten, og man skulde til en vis grad kunne nære forhaabning om, at der ved disse fartøiers hjælp kunde fremkaldes en reaktion mod den i løbet af de senere aar overhaandtagende konstruering af store magasinskibe, som til skade for de ældre fartøistyper er traadt i disses sted.

I tilslutning til, hvad netop er anført om den i det sidste aar tiltagne skibsbygningsvirksomhed, kan det ifølge private opgaver nævnes, at i aaret 1901 løb fartøier af en samlet drægtighed af 1 524 739 tons — krigsskibe ikke medregnede — af stabelen i det forenede kongerige. Da de tilsvarende tal for de tre næst foregaaende aars vedkommende var: 1898 1 367 570 tons, 1899 1 416 791 tons, 1900 1 442 471 tons, sees saaledes forrige aar at karakteriseres af en efter omstændighederne ganske betydelig forøgelse. Imidlertid er markedet paa dette vis blevet oversvømmet af ny tonnage, hvorved der er indtraadt et ret kjendeligt prisfald, endskjønt man gjør regning paa, at dette, hvad skibsverfterne angaar, skal opveies af fordelagtige bestillinger for den britiske regjerings regning. Andre landes fartøier er naturligvis paa sin side blevet gjenstand for en ingenlunde ringere værdiformindskelse, og som en følge heraf har en mængde ældre skibe maattet opbrækkes ved verkstederne. Under alt dette har man dog ogsaa kunnet iagttage, at erhvervelsen af saavel nye som ældre fartøier for norsk og svensk regning atter har begyndt at skyde fart, og i betragtning af den nu lykkelig afsluttede krig i Sydafrika samt det venskabelige forhold, der for nærværende raader mellem Europas og Asiens magter, er det at haabe, at en ny blomstringstid for skibsfarten snart vil oprinde, og at derved den nyindkjøbte tonnage skal kunne finde en for paagjældende redere fordelagtig sysselsættelse.

Blandt lovgivningsarbeider paa sjøfartens omraade, som i sidstforløbne aar er fremkomne her i landet, turde være at merke: „The Factory and Workshop's Amendment and Consolidation's Act 1901," hvori bl. a. fastsættes den erstatning, der kan tilkomme stuvere og sjauere for skade, paadraget under deres arbeide i et fartøis tjeneste. I henhold til denne lov, som er traadt i kraft fra indeværende aars begyndelse at regne, kan saadan erstatning kræves af arbeidere, der anvendes ved fartøiers lastning eller losning, hvad enten arbeidet foregaar ved brygge eller fra pram, og ligegyldigt enten vedkommende skib er af britisk eller fremmed nationalitet.

Yderligere turde det være omtale værdt, at der er fremsat lovforslag gaaende ud paa at udjævne den i en tidligere aarsberetning omhandlede forskjel, som existerer her i landet mellem britiske og fremmede fartøier med hensyn til de respektive maalebreves beviskraft, særskilt hvad angaar bestemmelsen af godtgjørelse for skade, foraarsaget ved sammenstød, hvilken godtgjørelse beregnes efter fartøisdrægtigheden. Hensigten med denne proposition er, at ogsaa fremmede skibe — i modsætning til hvad nu er tilfældet — herunder skal indrømmes fradrag for mandskabsrum, idet under de nuværende forhold fremmede fartøier i britiske havne faktisk blir ufordelagtigere stillede end landets egne fartøier, uagtet ifølge gjældende traktater fuldstændig ligestillethed i saa henseende skulde raade dem imellem.

Under aarets løb bragtes desuden paany paa bane spørgsmaalet om fastsættelsen af en minimallastelinje eller mindste tilladte dybgaaende for saavel lastede som ballastede fartøier. I lighed med hvad tidligere er skeet, blev imidlertid en i House of Lords herom fremsat lovproposition forkastet, idet dog det resultat ikke desto mindre opnaaedes, at regjeringen lovede at ville nedsætte en komite for at faa sagen behørig undersøgt.

Et spørgsmaal, der ogsaa længe har været omfattet med almindelig opmerksomhed hersteds, er omorganisationen af Londons havneforvaltning. Man har nemlig fundet, at den nuværende ordning har ledet til, at forholdene i havnen ikke længere er tidsmæssige, samtidig som enkelte dokkompagnier er komne i en mindre heldig financiel stilling, uden at dog noget endeligt forslag har kunnet fremsættes for at raade bod paa det existerende misforhold.

I anledning heraf nedsattes der i sidstforløbne aar en komite, hvis betænkning netop foreligger. Denne gaar ud paa indførelsen af gjennemgribende forandringer i alle herhenhørende forhold, idet først og fremst administrationen af havneomraadet med dertil hørende personale foreslaaes henlagt under en enkelt autoritet istedetfor de talrige korporationer og selskaber, der nu styrer havnens anliggender, nemlig Thames Conservancy, Trinity House, Watermen's Company samt sluttelig de forskjellige dokselskaber (Dock Companies). Til den ende vilde det imidlertid være nødvendigt at indkjøbe nævnte korporationers og selskabers eiendomme, for hvilket øiemed der foreslaaes optaget laan til et samlet beløb af £ 7 000 000. Det vordende havnestyre skulde dog ikke have noget at gjøre med magasiner og vognremisser, hvilke tænktes udleiede til private.

Hvad angaar havneafgifterne, er det tanken, at de ikke i fremtiden skal opkræves med større beløb, end hvad nu i almindelighed er tilfældet; men ved siden heraf skal afgifter paalægges pramme samt varer, der udlosses i havnen.

Som ligeledes sigtende til forenkling af britiske sjøfartsforhold er at nævne et forslag, der nylig er fremsat, gaaende ud paa at henlægge under Board of Trade det forenede kongeriges fyr- og merkevæsen, hvis anliggender nu bestyres af „Trinity House" for Englands, „Commissioners of Northern Lighthouses" for Skotlands og „Commissioners of Irish Lights" for Irlands vedkommende. Videre er det paa tale, at alle omkostninger i sammenhæng med det britiske fyr- og merkevæsen — indretninger af ren lokal interesse dog undtagne — skal bestrides af offentlige midler og ikke som nu paahvile sjøfarten alene.

Endelig turde det i denne forbindelse kunne merkes, at tvende komiteer i indeværende aar er traadt i virksomhed her i landet sysselsatte med løsningen af opgaver, hvis betydning ikke bør underkjendes, nemlig en, der har at undersøge, hvilken indflydelse fremmede sjøfolks forhyring med britiske skibe kan have for britiske interesser, og en anden, som skal tage under overveielse,

hvilke følger der kan opstaa for den britiske sjøfart ved fremmede nationers premierings- og subventionssystem til fordel for deres skibsfart.

Ifølge den nu foreliggende definitive statistik over udstrækningen af den britiske handel i aaret 1901 kan det anføres, at vor omsætning med det forenede kongerige i nævnte aar sammenlignet med den gjennemsnitlige handelsomsætning i den næstforegaaende femaarsperiode stiller sig saaledes:

		1901.		1896—1900.
Indførsel fra Norge til Storbritannien og Irland	£	5 564 095	£	5 071 096
Udførsel til Norge fra Storbritannien og Irland:				
af indenlandske produkter	-	3 243 026	-	2 637 272
- udenlandske og koloniale do.	-	598 137	-	668 042
Tilsammen	£	9 405 258	£	8 376 410
Indførsel fra Sverige til Storbritannien og Irland	£	9 787 968	£	7 956 803
Udførsel til Sverige fra Storbritannien og Irland:				
af indenlandske produkter	-	4 456 959	-	4 197 597
- udenlandske og koloniale do.	-	982 165	-	1 170 939
Tilsammen	£	15 227 092	£	13 325 339

For begge vore landes vedkommende udviser saaledes sidstforløbne aar i forhold til den næstforegaaende femaarsperiode en forøget omsætning, uden netop hvad transitvirksomheden angaar.

Sammenligner man imidlertid aaret 1901 alene med det næstforegaaende aar, vil man finde tilbagegang paa alle omraader, saaledes som det fremgaar af følgende tabel:

		1901.		1900.
Indførsel fra Norge til Storbritannien og Irland	£	5 564 095	£	5 756 018
Udførsel til Norge fra Storbritannien og Irland:				
af indenlandske produkter	-	3 243 026	-	3 297 685
- udenlandske og koloniale do.	-	598 137	-	613 297
Tilsammen	£	9 405 258	£	9 667 000
Indførsel fra Sverige til Storbritannien og Irland	£	9 787 968	£	10 635 060
Udførsel til Sverige fra Storbritannien og Irland:				

af indenlandske produkter	£ 4 456 959	£ 5 421 746
- udenlandske og koloniale dc.	- 982 165	- 1 073 477
Tilsammen	£ 15 227 092	£ 17 130 283

Med hensyn til udbyttet af det forenede kongeriges havfiskerier kan det anføres, at den samlede værdi af den med fiskefartøier her til landet indbragte fisk ifølge officielle opgaver udgjorde: aaret 1900: £ 9 714 705, aaret 1901: £ 9 465 799.

Som det vil sees heraf, var fangstværdien mindre i forrige end i det næstforegaaende aar, hvilket sidste udviste det største udbytte, der i saa henseende nogensinde er opnaaet. Hvad mængden af fisk angaar, kunde dog det sidstforløbne aar opvise et høiere tal end aaret 1900, hvoraf følger, at det alene er fangstens værdi, som i aaret 1901 har været i nedgang.

I vedkommende fiske deltog der et antal af 23 163 indregistrerede skibe med en samlet besætning af 104 118 mand. De tilsvarende tal for aaret 1900 var 23 349 fartøier og 103 882 mand.

Vicekonsulernes beretninger.

Blyth.

Aarsberetning for aaret 1901 (i uddrag).

I aaret 1901 ankom der til Blyth 2 714 fartøier af 1 673 600 tons drægtighed mod 2 513 fartøier af 1 637 328 tons drægtighed i aaret 1900. Skibsfarten (heri indbefattet fartøier, der har anløbet havnen for at reparere, for ordre eller lign.) fordeler sig saaledes paa de forskjellige landes flag:

	Aaret 1901.		Aaret 1900.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Britiske fartøier	1 125	779 930	1 149	771 940
Andre landes fartøier . . .	1 589	893 670	1 364	865 388
Tilsammen	2 714	1 673 600	2 513	1 637 328
Deraf dampskibe	2 549	1 646 193	2 306	1 592 915
„ seilskibe	165	27 407	207	44 413

Af de ikke britiske fartøier, som i aaret 1901 besøgte Blyth, var de fleste eller omkring 53 pct. hjemmehørende i de forenede riger.

Følgende zifre udviser udstrækningen af den norske skibsfart paa Blyth i forrige aar i sammenligning med aarene 1897—1900. Heri er ikke medregnet de fartøier, som har anløbet havnen for at reparere, for ordre eller lignende:

Norske fartøier:

	Seilskibe.		Dampskibe.		Tilsammen.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1897	132	34 633	424	211 500	556	246 133
1898	116	33 723	390	190 430	506	224 153
1899 . . .	87	26 695	493	276 899	580	303 594
1900	77	20 764	449	239 508	526	260 272
1901	54	11 139	535	272 002	589	283 141

Det fremgaar heraf, at den norske skibsfart for aaret 1901 i sammenligning med aaret 1900 udviser en forøgelse i fartøisantallet af ca. 12 pct. og i den samlede drægtighed af ca. 9 pct.; den svenske skibsfart har i samme tidsrum taget af med ca. 1 pct. i antallet af fartøier og med ca. $2^1/_2$ pct. i drægtighed, nemlig henholdsvis 185 fartøier dr. 133 125 tons og 187 fartøier dr. 136 764 tons.

Med trælast ankom til denne havn 4 norske skibe med 363 standards og 16 svenske skibe med 1 785 stds. eller tilsammen 20 fartøier medførende 2 148 stds. Af de med trælast ankomne skibe kom de svenske samtlige fra Sverige og af de norske 2 fra Trondhjem, 1 fra Göteborg og 1 fra Riga.

Med kullast afgik herfra 582 norske og 185 svenske fartøier.

Bruttofragtbeløbet for norske skibe, hvori ikke indgaar bruttofragterne for dampskibe i maanedsfart, udgjorde i aaret 1901 £ 115 353, i 1900 £ 125 222, i 1899 £ 137 780, i 1898 £ 104 400 og i 1897 £ 110 435.

For trælast opgives følgende fragter pr. standard i aaret 1901:

Fra	Seilskibe.	Dampskibe.
Örnsköldsvik . . .	28 sh.	—
Mo	26 sh. 6 d	—
Söderhamn	25 à 26 sh. 6 d	—
Gefle	26 sh.	—
Norrköping	23 à 27 sh. 6 d	—
Uddevalla	13 à 15 sh. 6 d	—
Göteborg	15 à 16 sh.	—
Trondhjem . . .	—	20 à 21 sh. 6 d
Riga	21 sh. 6 d	—

For kul stillede fragterne i aaret 1901 sig saaledes pr. ton:

Til norske havne	4 sh. à 8 sh.
„ svenske vest- og sydkysthavne	3 sh. 6 d à 8 sh.
„ svenske østkysthavne . .	3 sh. 9 d à 5 sh. 9 d
„ danske havne	4 sh. à 7 sh. 3 d
„ islandske „	10 sh.
„ Færøerne	7 sh. 6 d
„ finske „	4 sh. 3 d à 8 sh.
„ russiske „	3 sh. 9 d à 6 sh. 6 d
„ tyske „	3 sh. 10 d à 5 sh. 3 d
„ britiske „	4 sh. à 5 sh.

Til belgiske havne	3 sh. $10^1/_2$ d à 4 sh. 3 d
„ franske „	3 sh. 9 d à 4 sh. $7^1/_2$ d
„ spanske „	5 sh. 9 d à 9 sh. 9 d
„ portugisiske havne . . .	6 sh.
„ italienske „ . . .	5 sh. $10^1/_2$ d à 10 sh. 6 d
„ ægyptiske „ . . .	8 sh. 6 d
„ tyrkiske „ . . .	8 sh. 9 d
„ Bangkok	16 à 20 sh.
„ Knysna (Sydafrika) . . .	30 sh.

Der er ikke foregaaet nogen forandring i aarets løb med hensyn til de hersteds etablerede skandinaviske handelshuse.

Kulexporten fra denne havn, hvilken for 18 aar siden blot udgjorde ca. 150 000 tons, beløb sig i aaret 1901 til 3 219 537 tons.

Den aarlige udskibning af kul og kokes har for de sidste 4 aars vedkommende overskredet tre millioner tons; den udgjorde nemlig i aaret 1883 146 000 tons, i 1893 2 366 943 tons, i 1898 3 124 391 tons, i 1899 3 314 826 tons, i 1900 3 279 051 og i 1901 3 219 537 tons.

Som man havde grund til at antage, viste aaret 1901 sig ikke saa gunstigt for kulmarkedet som det næst foregaaende aar. Dog turde det med rette kunne siges, at kulmarkedet i 1901 fremviste et resultat, som var fordelagtigere for producenterne, end hvad man i betragtning af de foreliggende omstændigheder kunde have ventet. Uagtet priserne stod høiere end sedvanlig, var de dog lave ved siden af de for aaret 1900 noterede abnorme priser. Den i afvigte aar paalagte told fremkaldte af let forklarlige grunde en ivrig protest fra kulproducenternes side. Om hvorvidt denne protest i det hele var vel motiveret, var meningerne fra begyndelsen noget delte, og den nu vundne erfaring turde tilfulde have lagt for dagen, at vedkommende kultold ikke har veiet saa tungt i vegtskaalen og ikke været af saa afgjørende betydning for det engelske kulmarked, som det fra visse kanter blev fremholdt. Ogsaa inden dette distrikt synes man at vie den i sidste aar forekommende export fra de Forenede Stater og Kanada ganske betydelig opmerksomhed. De herskende lave fragter frembød en gunstig anledning for denne export, og ganske naturligt er det jo, at man med spænding afventer resultatet af vestens nye erobringer paa det europæiske kulmarkeds omraade.

Gjennemsnitspriserne for aaret 1901 turde for „best Northumberland steam coals“ anslaaes til ca. 11 sh. 6 d à 12 sh. f. o. b. og for „small coals“ til ca. 5 sh. 3 d à 5 sh. 6 d. Kulpriserne varierede under aarets løb ikke saa sterkt, som i foregaaende aar har været tilfældet:

	Best coals.	Small coals.	Bunkers.	Kokes.
Januar	12 sh. 9 d	7 sh.	11 sh. 6 d	20 sh.
Februar	11 sh.	5 sh. 6 d	9 sh. 6 d	17 sh. 6 d
Marts	11 sh. 9 d	5 sh. 9 d	9 sh. 6 d	16 sh. 6 d
April	12 sh. 6 d	6 sh.	10 sh.	17 sh.
Mai	13 sh.	6 sh.	9 sh. 6 d	17 sh.
Juni	13 sh.	5 sh. 6 d	9 sh. 9 d	17 sh. 6 d
Juli	13 sh.	5 sh.	10 sh.	17 sh.
August	13 sh. 6 d	5 sh. 9 d	11 sh.	17 sh. 6 d
September . . .	13 sh.	5 sh. 6 d	11 sh. 6 d	17 sh. 6 d

	Best coals.	Small coals.	Bunkers.	Kokes.
Oktober	11 sh. 6 d	5 sh. 9 d	11 sh. 6 d	18 sh.
November . . .	11 sh.	6 sh.	11 sh. 6 d	17 sh. 6 d
December . . .	12 sh.	6 sh.	11 sh. 6 d	17 sh. 6 d

I betragtning af adskillige forhaandenværende omstændigheder turde man være berettiget til at drage den slutning, at aaret 1902 sandsynligvis vil blive mindre fordelagtigt for kulgrubebedriften end det nærmest foregaaende aar. Formindsket virksomhed paa industrielle omraader gjør naturligvis sin indflydelse gjældende paa kulmarkedet. Ved bedømmelsen af fremtidsudsigterne for dette marked maa man imidlertid regne med saa mange faktorer, at endog den med forholdene mest fortrolige ikke med bestemthed turde kunne forudsige, hvad den nærmeste fremtid i denne henseende fører i sit skjold.

Cardiff.

Aarsberetning for aaret 1901.

Følgende tabel udviser omfanget af den norske skibsfart paa Cardiff (derunder indbefattet Penarth, men ikke Barry) i aaret 1901:

	Seilskibe.			Dampskibe.		
Ankomne fra:	Antal.	Tons.	Bruttofragter.	Antal.	Tons.	Bruttofragter.
Norge med ladning	35	15 716	£ 7 950	16	11 121	£ 8 005
— i ballast . .	1	1 518	- —	1	1 473	- —
Sverige med ladning	—	—	- —	4	2 543	- 2 090
andre lande med do.	20	13 091	- 15 238	104	73 346	- 12 257
— — i ballast	48	30 254	- —	196	113 826	- —
Tilsammen ankomne	104	60 579	£ 23 188	321	202 309	£ 22 352
Overliggende fra aaret 1900 . . .	14	10 128	- —	5	4 101	- —
Sum	118	70 707	£ —	326	206 410	£ —
Afgaaede til:						
Norge med ladning	5	2 749	£ 935	57	21 619	£ 10 210
Sverige „ do.	—	—	- —	8	4 827	- 1 600
andre lande med do.	102	60 523	- 79 963	249	171 758	- 49 580
— — i ballast	7	4 132	- —	11	7 152	- —
Tilsammen afgaaede	114	67 404	£ 80 898	325	205 356	£ 61 390
Overliggende til 1902	1	801	- —	1	1 054	- —
Solgte	3	2 502	- —	—	—	- —
Sum	118	70 707	£ —	326	206 410	£ —

Ankomne fra:	Antal.	Tilsammen. Tons.	Bruttofragter.
Norge med ladning . . .	51	26 837	£ 15 955
— i ballast . . .	2	2 991	- —
Sverige med ladning . .	4	2 543	- 2 090
andre lande med do. . .	124	86 437	- 27 495
— — i ballast .	244	144 080	- —
Tilsammen ankomne . .	425	262 888	£ 45 540
Overliggende fra aaret 1900	19	14 229	- —
Sum	444	277 117	£ —
Afgaaede til:			
Norge med ladning . . .	62	24 368	£ 11 145
Sverige „ do. . . .	8	4 827	- 1 600
andre lande med do. . .	351	232 281	- 129 543
— — i ballast . .	18	11 284	- —
Tilsammen afgaaede . . .	439	272 760	£ 142 288
Overliggende til aaret 1902	2	1 855	- —
Solgte	3	2 502	- —
Sum	444	277 117	- —

Anm. Heri er ikke medtaget fragtfortjeneste af dampskibe, som har været maanedsbefragtede.

I andre øiemed end for at losse og laste indkom i aarets løb 11 norske fartøier, tilsammen dr. 12 000 tons, og 1 svensk med en drægtighed af 782 tons.

Ifølge opgave fra „Barry Railway Co." besøgtes Barry Dock i aaret 1901 af 118 norske skibe med en samlet drægtighed af 104 927 tons og 46 svenske dr. 43 156 tons.

Kulmarkedet. Omendskjønt et betydeligt prisfald i aarets løb har fundet sted, kan aaret 1901 dog betegnes som et for distriktets kultrade godt og indbringende aar. Kulpriserne har været større fluktuationer underkastede, men efterspørgselen har været god og skibningen betragtelig.

Specielt i aarets første maaneder var efterspørgselen livlig, og priserne for „best Cardiff steam coals" holdt sig i maanederne januar—februar i 18 sh. à 20 sh. f. o. b.

Paa grund af den foreslaaede exportafgift af 1 sh. pr. ton var kulmarkedet i april meget trykket, og her som paa andre kulcentrer udtryktes stor misfornøielse med forslaget, hvorimod der skarpt protesteredes. Priserne var ved denne tid gaaet ned med omkring 2 sh., og markedet var afgjort flaut. I sommermaanederne indtraadte der dog paa grund af formindsket produktion en temporær forbedring. Grubearbeiderne, hvis aflønning var usedvanlig høi, ansaa sig nemlig istand til at kunne tage sig rundelig fritid, hvorfor tilgangen paa arbeidskræfter i grubedistrikterne var knap, og følgen heraf var, at den normale kulproduktion ikke paa langt nær opnaaedes. Som følge heraf steg

priserne, men faldt atter i september, da et mere regelmæssigt arbeide atter indtraadte, og produktionen øgedes. Adskillige billige kontrakter indgikkes paa denne tid om leverance i de nærmeste 12 maaneder, hvorved der kontraheredes til priser, der var 2 sh. à 3 sh. pr. ton lavere end gjældende markedspriser. Dette indvirkede skadeligt paa markedet, og priserne fik atter en faldende tendens. Da grubearbeiderne, hvis aflønning reguleres i overensstemmelse med en bevægelig paa f. o. b.-priserne grundet skala, fandt, at priserne faldt, og at deres arbeidsfortjeneste som en følge deraf formindskedes, besluttede de at tage sagen i sin egen haand og arrangerede i oktober—november adskillige saakaldte „stop days“ (hvorpaa alt grubearbeide indstilledes) for at bestemme kulproduktionens størrelse og derigjennem holde priserne oppe. Det turde ogsaa være lykkedes at forhindre yderligere prisfald. Men grubeeierne, som desuagtet led tab gjennem arbeidsindstillingerne, kunde ikke finde sig i arbeidernes tagen sig selv tilrette, hvorfor de for at forekomme videre „stop days“ anlagde sag mod arbeiderne for kontraktbrud. Nogen yderligere afbrydelse i grubearbeidet fandt derefter ikke sted. Priserne var imidlertid blevet fastere, og den forøgede efterspørgsel efter skibning inden aarets slutning af kul, hvorom der var kontraheret før indførelsen af exportafgiften, og for hvilke derfor afgiftsfrihed var indrømmet indtil udgangen af december, gjorde, at gruberne holdtes i fuld drift, samt at priserne forbedredes noget.

Ved aarets slutning var prisen for „best Cardiff steam coal“ 16 sh. mod 19 sh. 6 d à 20 sh. ved slutningen af forrige aar.

Til udlandet exporteredes i løbet af foregaaende aar 13 537 372 tons kul mod 13 461 027 i aaret 1900. Til byer langs kysten skibedes i løbet af aaret 2 324 377 tons mod 2 243 772 tons i nærmest foregaaende aar.

Totaludførselen fra havnen i aaret 1901 af kul, kokes og patent fuel (bunkers heri indberegnet) opgaar til 18 960 207 tons og overstiger saaledes med omtrent $^1/_2$ million det tilsvarende udførselskvantum i aaret 1900 (18 451 120 tons).

Fragtmarkedet. Aaret 1901 har været et særdeles daarligt aar for skibsrederne; saavel udgaaende fragter som hjemmefragter har — fornemmelig mod slutningen af aaret — staaet i sterk modsætning til de i aaret 1900 gjældende fragter. Paa samme tid som fragterne har været lavere end i mange foregaaende aar, har prisen paa bunkerkul været høiere end nogensinde før, naar fragterne har været saa lave.

Ved afsluttede befragtninger i slutningen af aaret af dampskibe fra Cardiff til nedenfor nævnte havne er følgende fragter opnaaede:

Alexandria	4 sh. 9 d—10 sh.	Kronstadt	4 sh. 9 d—7 sh.
Barcelona	6 sh.—9 sh.	Cap Verde-øerne	6 sh.—8 sh. $4^1/_2$ d
Canariøerne	5 sh. 9 d—8 sh. 6 d	Genua & Savona	4 sh. 9 d—8 sh. 9 d
Colombo	10 sh.—16 sh. 6 d	Kapstaden	17 sh.—29 sh. 6 d
Hongkong	17 sh.—27 sh. 6 d	Piræus	4 sh. 6 d—9 sh. 6 d
La Plata	9 sh. $4^1/_2$ d—16 sh. 6 d	Rio de Janeiro	10 sh. 9 d—16 sh.
Port Said	5 sh.—9 sh. 6 d	Shanghai	17 sh.—25 sh.
Singapore	12 sh.—17 sh.	Venedig	5 sh. $10^1/_2$ d—10 sh. 6 d
Santos	12 sh. 6 d—17 sh. 6 d		
Yokohama	24 sh.—28 sh.		
Bombay	9 sh.—15 sh.		

I januar maaned, da fragterne i almindelighed er lave, befragtedes seilskibe til Bahia for 14 sh., Pernambuco 14 sh. 6 d, Pará 15 sh., Maranham 13 sh.; men i februar indtraadte der en forbedring, og 17 sh. erholdtes til Bahia, 18 sh. til Pernambuco og Pará, 16 sh. 6 d til Maranham. Fragterne holdt sig senere faste til juli maaned, da de begyndte at falde og faldt derefter med omkring 5 sh. indtil slutningen af aaret, da efterspørgselen efter tonnage var meget liden. I december afsluttedes endel fragter for 11 sh. til Bahia og Maranham og 12 sh. til Pernambuco.

Seilfartøier til Kapkolonien var gjenstand for efterspørgsel i løbet af hele aaret, og lige op til 26 sh. opnaaedes ved fragtslutninger til Kapstaden paa sedvanlige losningsvilkaar og 20 sh. à 21 sh. med losning af 45 à 50 tons pr. dag efter fartøiets ankomst til Table Bay.

Grubetømmer. Indførselen af grubetømmer til havnene i Bristolkanalen var i aaret 1901 mindre end i adskillige af de foregaaende aar. Prisen, som ved aarets begyndelse var 28 sh. pr. load c. i. f., var i marts maaned faldt til 25 sh. I juni—september var prisen omtrent 25 sh. 6 d. I de sidste maaneder af aaret faldt prisen yderligere, og adskillige ladninger solgtes til 24 sh. à 24 sh. 6 d.

Pitprops. Størstedelen af denne import finder sted fra svenske Østersjøhavne og Finland, skjønt der ogsaa kommer betydelige kvantiteter fra Göteborg og et par norske havne, især deleshed i den tid Østersjøhavnene er stængte. Ved Østersjøsæsonens begyndelse var forraadene noget større end vanligt, og priserne, som ved aarets begyndelse var ganske gode, faldt betydelig i løbet af sæsonen. Store forraad fandtes ved aarets slutning, hvorfor der ikke ventes nogen forbedring i priserne, medmindre skibningen indskrænkes. De ved aarets slutning gjældende priser angives at være omtrent 3 sh. pr. 100 løbende fod for $2^1/_2$" og noget mere for de grovere dimensioner.

Fransk props. Gjennemsnitspriserne i aarets løb for fransk props angives at have været:

Januar . . .	16 sh. 6 d pr. ton	Juli	17 sh. 9 d pr. ton
Februar . . .	17 sh. $7^1/_2$ d —	August . . .	17 sh. 9 d —
Marts	17 sh. 6 d —	September . .	17 sh. 9 d —
April	16 sh. 9 d —	Oktober . . .	19 sh. —
Mai	17 sh. 3 d —	November . .	18 sh. 9 d —
Juni	16 sh. 9 d —	December . .	17 sh. $4^1/_2$ d —

Importen af trælast af alle slags i aarets løb anslaaes til 850 943 loads, hvoraf 613 204 angives at være „coliery pit wood". De tilsvarende tal for aaret 1900 var respektive 1 077 812 og 710 968.

Jernmalm. I aarets løb indførtes 697 981 tons jernmalm mod 772 506 tons foregaaende aar. Fra Sverige indførtes i aarets løb varer til et samlet beløb af £ 180 071 mod £ 165 148 i aaret 1900. De tilsvarende tal for Norges vedkommende angives at være respektive: £ 152 584 og £ 224 594.

Som sedvanlig udgjør de vigtigste importartikler fra begge lande trælast og træmasse.

Nedenstaaende sammenlignende tabel over importen af disse artikler i aarene 1901 og 1900 turde være af interesse:

Fra Norge.	1901.		1900.	
Trælast, huggen, furu	loads 31 880,	værdi £ 51 013	loads 22 153,	værdi £ 40 206
Trælast, saget	„ 10 100,	— - 29 333	„ 8 139,	— - 24 527
Træmasse . .	tons 20 030,	— - 71 697	tons 31 805,	— - 159 705
Fra Sverige.				
Trælast, huggen, furu	loads 36 959,	værdi £ 72 165	loads 38 110,	værdi £ 76 788
Trælast, saget	„ 22 664,	— - 61 008	„ 17 064,	— - 59 136
Træmasse . .	tons 3 608,	— - 33 400	tons 4 848,	— - 17 826

Til Norge udførtes i løbet af aaret 65 411 tons (værdi £ 50 669) mod 65 686 tons (værdi £ 62 825) i foregaaende aar samt til Sverige 74 532 tons (værdi £ 62 122) mod 72 882 tons (værdi £ 68 987) i aaret 1900.

I henhold til generalkonsulatets cirkulære af 6te februar 1901 har jeg at anmelde følgende forandringer og tillæg til den med min skrivelse af den 27de april f. a. indsendte fortegnelse over herværende firmaer, hvori en nordmand eller svenske er medeier:

Firmaet A. Lundstrøm & Co. bør, som jeg allerede i skrivelse af den 20de juni 1901 meddelte, udgaa af fortegnelsen.

Firmaet Carlsen, Nielsen & Co. drives nu under navn af Carlsen & Co.; hr. C. A. Carlsen, nordmand, er fremdeles medindehaver. Firmaet Charles H. Huss & Co. er bleven omdannet til et „private Limited Liability Company" under navn af Charles H. Huss, Ltd. Hr. Charles H. Huss (svensk) er selskabets administrerende direktør og selskabets aktier indehaves af ham samt medlemmer af hans familie.

Hrr. L. Aadnesen og H. Dahl, nordmænd, har i august maaned f. a. etableret sig hersteds som skibsmæglere og kulexportører under firma Aadnesen & Dahl.

Grimsby.

Aarsberetning for aaret 1901 (i uddrag).

Trælastsæsonen tog sin begyndelse omtrent ved samme tid som i foregaaende aar. Importen af trævirke viste sig større end i aaret 1900, og det kan nævnes, at Grimsby er den eneste havn af nogen betydning, hvor dette har været tilfældet.

Grimsby hævder fremdeles sin stilling som den tredie vigtigste havn paa Englands østkyst, idet London og Hull indtager respektive den første og anden plads.

En sammenligning mellem importen i aarene 1901 og 1900 stiller sig saaledes:

Planker, battens og bord i aaret	1901	294 753 loads
—„—	- „ 1900	276 832 „
	Forøgelse	17 921 loads

Tømmer af alle slags, pitwood indbefattet: aaret 1901 . . .	17 131	loads
—„— „ 1900 . . .	8 021	„
Forøgelse	9 110	loads

I lighed med, hvad før har været tilfældet, har denne import hovedsagelig foregaaet med Østersjøfarere.

Exporten af stenkul har, om den sammenlignes med det næstforegaaende aars, været gjenstand for en ganske betydelig formindskelse.

Størstedelen af den over Grimsby exporterede kul kommer fra gruberne i South Yorkshire, Derbyshire og Nottinghamshire. Kulfelterne i disse distrikter staar i direkte forbindelse med byen og havnen ved „Great Central Railway Company's" jernbanenet.

Totalexporten i aaret 1901 var	962 821	tons
— - „ 1900 „	1 073 405	„
Formindskelse	110 584	tons

Heraf udskibedes til Norge:

Aaret 1901	116 452	tons
— 1900	107 448	„
Forøgelse	9 004	tons

Til Sverige exporteredes:

Aaret 1901	368 622	tons
— 1900	391 998	„
Formindskelse	23 376	tons

Hertil kommer endvidere den kvantitet, som forbrugtes af de her stationerede dampfiskefartøier, hvilken kvantitet i aarets løb anslaaes til 350 000 tons.

Takket være det trykkede marked og den udførselsafgift, der nylig er paalagt denne vare, var priserne for export alt andet end normale, nemlig:

For bedste sort Yorkshire	12	sh.	6	d	til	13	sh.	6 d pr. ton
„ „ dampkul	11	sh.	6	d	-	12	sh.	- „
„ „ „Cobbles"	10	sh.	6	d	-	11	sh.	6 d - „
„ Nut Coals	10	sh.			-	11	sh.	6 d - „

Alt f. o. b. og uden medtagelse af udførselsafgiften.

Den samlede indførsel af is beløb sig i aaret 1901 til . . .	66 402	tona
og - „ 1900 - . . .	85 560	„
Formindskelse	19 158	tons

Det isfaktori, der omhandles i vicekonsulatets sidste aarsberetning, har været i virksomhed fra september maaned til aarets slutning og har i dette tidsrum tilvirket ca. 14 000 tons is. Opførelsen af denne fabrik paabegyndtes i aaret 1898, og bygningen blev færdig i september maaned dette aar. Ca. 300

tons kan tilvirkes pr. dag, og man tror, at importen fra Norge kommer til at blive reduceret med omtrent 50 000 tons pr. aar.

Fiskeribedriften er vedvarende Grimsbys vigtigste næringsvei, ihvorvel sidste aar financielt seet har været en yderst kritisk periode saavel for kjøbmændene som for damptrawlselskaberne. Dette har dels sin grund i de høie kulpriser, som noteredes i begyndelsen af aaret, og dels i de langvarige tvistigheder, der i omtrent 16 ugers tid fandt sted mellem arbeidsgiverne paa den ene side og arbeiderne paa den anden side.

Fisket paa Færøbankerne, hvilket viste sig saa gunstigt for et aar siden, har faldt daarlig ud, og hvad fisket ved den islandske kyst angaar, har det givet et meget snaut udbytte paa grund af storm og uveir. Nye banker er imidlertid opdagede i nærheden af Shetlandsøerne, og fartøierne har ligeledes holdt sig omkring øen Kona paa Skotlands vestkyst, hvor resultatet regelmæssig har været forholdsvis tilfredsstillende.

Staten har endnu ikke foretaget sig noget for at forsøge paa at hindre fiskens udryddelse.

Fiskeflaadens størrelse er omtrent den samme som i forrige aar, ca. 500 fartøier ialt.

Syv damptrawlere er i aarets løb satte under norsk flag. Deres fangstfelt har været henlagt til strækningen mellem Moray-fjorden og Grimsby, og udbyttet har været godt. Det samlede antal trawlere, som nu seiler under norsk flag, er 14, hvoraf 6 staar som hjemmehørende i Tønsberg og 8 i Brevik.

Den kvantitet, som opfiskedes i aaret 1901, udgjorde	128 445	tons,
medens udbyttet i aaret 1900 beløb sig til . . .	133 791	„
Saaledes en formindskelse af	5 346	tons.

Aarsagen til, at nedgangen ikke er blevet større, er den, at en mængde trawlere, der hører hjemme i andre havne, under den herskende lockout seilede paa Grimsby.

Uagtet det er berørt i vicekonsulatets forrige aarsberetning, tror man dog endnu en gang at burde nævne den maade, hvorpaa eiere af fartøier, der ønsker paa en eller anden maade at have lidt skade løber ind i Humberfloden for at undergaa reparation, risikerer at behandles af de herværende bugserbaadkompagnier.

Skulde der nemlig fra fartøiets side ved den leilighed, da kontrakten om bugsering indgaaes, ikke til vedkommende kompagni være leveret en fuldstændig og detaljeret opgave over den lidte skades beskaffenhed, vil følgen i almindelighed blive den, at kompagniet fragaar den afsluttede kontrakt og forlanger betydelig høiere erstatning for den ydede assistance end omforenet. Da hertil kommer, at en proces om et saadant spørgsmaal er faldt ud til fordel for kompagnierne, turde der være grund til at fæste norske og svenske skibsføreres opmerksomhed paa heromhandlede forhold, saa at de maatte blive istand til paa forhaand at træffe saadanne forholdsregler, hvorved lignende behandling fra slæbebaadenes side kunde undgaaes.

Det tør ogsaa være tilraadeligt for kapteiner paa skibe, der kommer hertil for at kulle, personlig at raadføre sig med sin agent, inden denne træffer overenskomst om de med lastningen af bunkers forbundne udgifter.

**

Hull.

Aarsberetning for aaret 1901 (i uddrag).

Skibsfarten har i det hele havt et ringere omfang end i forrige aar, og særlig har nedgang gjort sig gjældende i importen af trælast og exporten af kul. Da netop disse to artikler, som bekjendt, indtager den fornemste plads i den mellem Norge og Sverige samt Storbritannien forekommende handelsomsætning, kan det ikke vække forundring, at den samlede tonnage af de i aaret 1901 til denne havn ankomne norske og svenske fartøier er betydelig lavere end i det næst foregaaende aar. Fragterne har ogsaa i almindelighed været meget daarlige.

De vigtigste varer, hvoraf import har fundet sted hertil i løbet af de tvende sidstledne aar, er for Norges vedkommende:

	1901.	1900.
Trælast, saget	45 843 loads	49 333 loads
— hugget	22 371 „	14 835 „
Træmasse	14 874 tons	15 088 tons
Fisk	663 412 cwts.	528 453 cwts.
Is	19 220 tons	12 430 tons
Smør	3 296 cwts.	1 931 cwts.
Margarin	1 021 „	1 623 „
Papir	99 725 „	93 476 „
Fyrstikker	38 559 kasser	4 002 kass.
Huder	9 593 cwts.	6 772 cwts.
Øl	1 574 kasser	2 020 kass.
Kobber	2 718 cwts.	965 cwts.
Stangjern	2 744 tons	1 704 tons
Rujern og gammelt jern	1 128 „	288 „

Fra Sverige importeredes bl. a.:

	1901.	1900.
Trælast, saget	158 282 loads	244 728 loads
— hugget	77 645 „	80 195 „
Træmasse	6 164 tons	5 593 „
Jern og staal	28 113 „	46 069 „
Rujern og gammelt jern	37 883 „	45 150 „
Papir	88 290 „	91 630 „
Smør	115 204 cwts.	111 536 cwts.
Flesk	30 „	100 „
Havre	38 708 „	27 465 „
Fisk	17 331 „	7 432 „
Huder	3 007 „	5 756 „
Fyrstikker	38 559 kasser	22 061 kass.

Om trælastmarkedet anfører „The Hull Chamber of Commerce Annual Review“:

„Vi tror, at stillingen paa trælastmarkedet her i landet træffende er beskrevet i vor sidste aarsrapport, hvori den betegnedes som gunstig og tilfreds-

stillende, ligesom ogsaa udsigterne for aaret 1901 syntes gode, alt forudsat at afskiberne vilde lade sig nøie med en middels stor gevinst. At de ikke gjorde dette, indebærer efter vor mening den væsentlige aarsag til den krise, som indtraf i indeværende sommer.

Betydelig høiere priser blev forlangte end i det foregaaende aar, og da blot faa kjøbere i England og paa kontinentet var villige til at erlægge disse, blev følgen den, at afskiberne, som ikke var tilstrækkelig kapitalsterke til i længden at holde paa sine lagere, efter nogen tids forløb maatte sælge til hvilke priser som helst. Hermed begyndte først firmaerne i Archangel og derefter de i Petersburg og Finland. Panik opstod, og markedet blev overflommet med offerter til rent ruinerende priser. Alt dette havde uden tvil kunnet undgaaes, om sæsonen var aabnet med mere rimelige noteringer. Isaafald vilde nemlig indkjøbene have kommet til at foregaa normalt og regelmæssig, og derigjennem vilde markedet blevet fast og stabilt.

En forandring i forholdene indtraadte ikke, førend handelshusene i Archangel og Petersburg havde afsat den største del af sine lagere (de svenske firmaer holdt sig noget mere tilbage); men da dette var skeet, og de engelske opkjøbere merkede, at et yderligere prisfald efter al sandsynlighed ikke var at vente, steg priserne igjen i ganske sterk grad paa planker og i noget mindre maalestok paa battens og bord.

Hvorledes markedet i fremtiden vil arte sig, ligger vedvarende i afskibernes hænder. Anser de en ubetydelig forhøielse af de gjældende priser som tilstrækkelig for sine interesser, bliver alt godt og vel, hvorimod man i andet fald turde blive vidne til en gjentagelse af, hvad som fandt sted i aaret 1901."

Importen af trælast i de sidstforløbne aar stiller sig saaledes:

	Hugget virke.	Saget virke.	Tilsammen.
1901	225 035	499 690	724 725
1900	262 578	624 378	886 956
1899	189 853	624 760	814 613
1898	185 114	563 321	748 435
1897	197 310	605 593	802 903

Indeværende aars fragter har i gjennemsnit været lave og kommer antagelig neppe til at stige i aaret 1902, ialfald ikke i løbet af aarets første halvdel.

Indførselen af smør er siden forrige aar i tilvekst, især hvad sibirisk vare angaar. De lave priser, der har hersket, er utvilsomt en følge af formindsket efterspørgsel fra arbeiderklassens side, idet denne har lidt under trykket af de daarlige tider.

Af fisk importeredes fra Norge 663 412 cwts. og fra Sverige 17 331 cwts. mod i det foregaaende aar henholdsvis 528 456 og 7 432 cwts. Relativt høie priser har gjort sig gjældende i Norge, og man frygter for, at derværende exportører har lidt store tab i betragtning af den rigelige tilgang paa fisk ved Skotlands kyster.

I en kortere periode herskede der en sjelden mangel paa fersk fisk, og herved muliggjordes det, at smaasild af blot 12—15 og 15—20 centimeters størrelse importeredes fra Bergen i ikke ubetydelige kvantiteter — en vare, som det under vanlige omstændigheder neppe vilde lønne sig at udskibe.

Trawlfisket inden dette distrikt har givet et mere tilfredsstillende udbytte end i det næstforegaaende aar.

Exporten af kul herfra udgjorde 1 410 133 tons mod 2 033 250 tons i aaret 1900. Heraf skibedes til Norge og Sverige:

	1901.	1900.
Norge	43 450 tons	78 839 tons
Sverige	394 495 „	454 037 „

Foranledningen til denne betydelige formindskelse er hovedsagelig den, at grubeeierne i South Yorkshire holdt sine noteringer vel høie i begyndelsen af aaret, hvorfor en mængde ordres, som tidligere har været udført her, gik til Tyne, Skotland og andre distrikter.

Priserne paa bedste sort haarde dampkul har varieret mellem 12 sh. 6 d og 13 sh. 6 d f. o. b. Hull, udførselsafgiften ikke medregnet.

Arbeidet paa den nye dok, som skulde bygges af „The North Eastern“ og „The Hull & Barnsley Railway Company“ i forening, er endnu ikke paabegyndt; men man faar haabe, at virkeliggjørelsen af dette for havnen saa vigtige og paakrævede foretagende ikke vil lade for længe vente paa sig.

Betydelige forbedringer er foretagne for at opbevare ankomne varer paa en sikrere og hensigtsmæssigere maade, f. ex. ved indrettelsen af indhegnede oplagstomter o. desl.

I denne forbindelse turde der muligens være grund til at henlede norske og svenske importørers opmerksomhed paa, at tab af eller skade paa varer, som udskibes via Hull, helt og holdent falder paa vedkommende eiere, saasandt tabet eller skaden indtræffer i den tid, godset henligger paa byens kaier og oplagstomter.

En gjennemgaaende forsikring, gjældende fra afsendelsespladsen til bestemmelsesstedet, turde derfor være at anbefale, saa meget mere som en saadan forsikring erholdes yderst let og uden forhøielse af de gjængse præmier.

Liverpool.

Aarsberetning for aaret 1901.

De forenede rigers skibsfart paa Liverpool har i det hele taget holdt sig uformindsket i løbet af de sidste aar:

Norske fartøier.	Ankomne.		Afgaaede.	
1901	304 skibe dr.	188 827 tons	301 skibe dr.	187 261 tons
1900	326 — „	204 396 „	335 — „	206 104 „
1899	307 — „	182 985 „	301 — „	184 174 „
Svenske fartøier.				
1901	61 skibe dr.	47 752 tons	65 skibe dr.	50 027 tons
1900	47 — „	43 723 „	48 — „	43 612 „
1899	45 — „	42 699 „	45 — „	41 913 „

Antallet af svenske dampskibe har i sidste aar steget med 10, hvilken forøgelse skyldes tiltagende deltagelse i maanedsfart.

De norske dampskibe er ogsaa i tiltagende:

1901 . .	158 skibe dr. 90 087 tons	1899 . .	135 skibe dr. 65 666 tons
1900 . .	135 „ „ 74 861 „	1898 . .	102 „ „ 58 567 „

Sammenligningsvis finder norske dampskibe den bedste sysselsættelse i time-charter paa havne i det sydvestlige Europa (48 skibe med 26 976 tons drægtighed i aaret 1901 mod 40 skibe af 21 796 tons drægtighed i aaret 1900), hvilken fart endog i sidstledne aar turde have vist sig lønnende, om end ikke saa fordelagtig som i næst foregaaende aar.

De norske seilfartøier har aftaget betydelig i antal sammenlignet med aaret 1900 (146 skibe med 98 740 tons mod 191 skibe med 129 535 tons); men tontallet var ikke høiere end 127 000 i aaret 1896 og 121 000 i aaret 1895.

I trælasttraden fra Kanada er den norske tonnage sunket til 30 899 tons mod 41 651 tons i aaret 1900 og fragtbeløbet til £ 30 880 mod £ 46 290. Fragtsatserne har her faldt fra 50 sh. (og endog op til 60 sh.) i aaret 1900 til 40 sh. à 45 sh.

Derimod har fortjenesten i pitchpinefarten været større end i foregaaende aar, £ 44 630 mod £ 41 230, med omtrent det samme tontal. Fragtnoteringerne har her holdt sig høiere end aaret i forveien, 118 sh. 6 d—125 sh. mod 105 sh.—120 sh.

I trafiken med harpix og terpentin fra Nordamerikas sydstater samt fra Vestindien deltager de norske skibe mindre og mindre.

Med de 15 fartøier, som hidbragte last fra havne bortenfor Cap Horn og det gode Haabs Forbjerg, optjentes der £ 37 740 mod £ 21 000 med 10 skibe i aaret 1900.

Ikke mindre end 14 fartøier kom hertil fra Ishavet mod 6 i aaret 1900, og samtlige med øget fortjeneste.

Fragtfortjenesten fra Norge var £ 40 000 mod £ 32 000 aaret i forveien med omtrent det samme tontal.

Hele den udenlandske skibsfart paa Liverpools havn (fra og til havne udenfor Storbritannien og Irland) var:

	Ankomne.		Afgaaede.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
I aaret 1901	3 853	7 002 024	3 222	6 452 706
- — 1900	3 851	6 496 719	3 263	5 937 149
Forøgelse	2	505 305	—	515 557
Formindskelse	—	—	41	—

Den udenlandske fart og kystfarten udgjorde tilsammen:

Aar 1901 .	24 334 fartøier	dr. 12 648 539 tons	£ 1 102 049	havneafgifter
„ 1900 .	24 870 —	„ 12 380 917 „	- 1 042 927	—
„ 1899 .	25 552 —	„ 12 534 116 „	- 1 093 067	—

Betegnende for sidstforløbne aar har dels været store indkjøb af dampskibsaktier fra engelske redere for amerikanske selskabers regning, dels — og

dette uden tvil til beskyttelse mod amerikansk indflydelse — sammenslutning af herværende rederier, som har lignende interesser. Som exempel paa sidstnævnte sammenslutninger kan nævnes den, som er foregaaet mellem de tvende rederier, hvis fartøier underholder trafiken paa de nordlige brasilianske havne og Amazonfloden.

Saadanne sammenslutninger for at ophæve konkurrencen har vist sig fordelagtige paa mange andre hold i løbet af de sidste decennier. Det synes forbausende, at særlig svenske rederier ikke har fundet sig foranledigede til at følge dette exempel og drive sin dampskibsfart i det store og idetmindste i fred for indbyrdes kiv.

Englands skibsfart, som nu ikke synes at staa i et vel afveiet forhold til landets egen handel, industri og kapitalstyrke, turde trues ikke alene af de amerikanske kapitalisters tydelige bestræbelser efter at gjenvinde de Forenede Staters forholdsmæssige andel af vareudførselen, men ogsaa af Englands egen aftagende evne til at producere stenkul til lav pris. Englands skibsfart har for en stor del været baseret paa exporten af stenkul, der dels er gaaet til oplagspladse i fjerntliggende lande til dampskibstrafikens eget behov og dels til andre landes industrielle foretagender. Helt nylig er jo en kongelig kommission nedsat for at undersøge Englands tilgang paa kul; men priserne paa verdensmarket har allerede lagt for dagen, at Englands lettest tilgjængelige kulminer er udtømte, og at bearbeidelsen af de dybere liggende schakter her tillands ikke kan foregaa for samme omkostning som arbeidet i andre landes, fornemmelig de Forenede Staters, mere letdrevne gruber. Om engelske fartøier i stigende grad nødes til at afseile fra hjemlandet i ballast og mere og mere henvises til at søge sin fortjeneste udelukkende i importen til England (hvilken af gode grunde ansees betrygget), kommer kapitalen uden tvil til at trække sig tilbage fra rederibedriften.

Norge og Sverige besidder en lignende grundfaktor for lønnende skibsfart i sin trælast; og denne grundfaktor er paalideligere end Englands, idet vor grundfaktor er — eller kan være — i stadig tilvekst. Vistnok kan det, hvad allerede for nogen del er tilfældet, blive Englands skibsredere, som benytter sig saavel af denne grundfaktor som af Sveriges jernmalm; men det vilde være at ønske, at begge disse artikler kunde komme vore indenlandske rederier til gode.

Trælastpriserne er faldt betydelig i aarets løb, i gjennemsnit £ 2. 10. 0 pr. standard, f. ex. fra £ 14. 10. 0 til £ 12. 0. 0 for planker fra Gefle; og de for behovet tilstrækkelige oplag hersteds tyder ikke paa nogen snarlig prisstigning.

Is tilvirkes vistnok i stor skala hersteds; men importen af norsk blokis er desuagtet ganske livlig, omkring 17 000 tons til en pris af 11 sh. 6 d pr. ton.

Nogen forandring i herværende norske og svenske firmaer er ikke foregaaet i det sidste aar.

Middlesbrough.

Aarsberetning for aaret 1901 (i uddrag).

Forretningsvirksomheden inden dette distrikt i løbet af aaret 1901 maa betegnes som ganske tilfredsstillende, omendskjønt en tilbagegang tydelig kan merkes fra næstforegaaende aars gunstige tider.

Som følge af det trykkede marked, der har hersket i Tyskland og andre lande, faldt prisen paa rujern i en uhørt grad, til og med under tilvirkningsomkostningerne, hvorfor produktionen af denne artikel naturligvis opviser en anseelig formindskelse. Jernverkseierne kommer uden tvil fremdeles en tidlang til at maatte reducere driften, ihvertfald indtil priserne paa jernmalm og stenkul begynder at falde.

Officielle opgaver over totalproduktionen af Cleveland jern inden Middlesbrough distrikt har ikke været at erholde; men den samlede tilvirkning heraf turde kunne anslaaes til 2 900 000 tons.

Cleveland rujern G. M. B. nr. 3 noteredes i begyndelsen af aaret til 50 sh. og nogle maaneder senere til 44 sh. pr. ton. Priserne steg imidlertid atter til 46 sh., men sank saa henimod slutningen af aaret til 43 sh. pr. ton.

Af rujern exporteredes der i aaret 1901 1 061 113 tons mod 1 113 113 tons i aaret 1900, medens udførselen af forarbeidet jern og staal i aaret 1901 udgjorde 353 649 tons mod 361 248 tons i det foregaaende aar.

Kulmarkedet har været middels livligt, og forholdsvis høie priser har været noterede.

Udskibningen af salt til Norge er taget noget af, ihvorvel den samlede export er større end i aaret 1900. Priserne holder sig uforandret.

Exporten til de forenede riger vil sees af følgende tabel:

Til Norge.

	1901.		1900.	
Rujern	15 332	tons	13 282	tons
Forarbeidet jern og staal	5 314	„	11 450	„
Kul	3 156	„	4 847	„
Kokes	2 322	„	2 331	„
Fosfat	4 999	„	6 576	„
Salt	6 108	„	8 649	„

Til Sverige.

	1901.		1900.	
Rujern	33 414	tons	46 380	tons
Forarbeidet jern og staal	5 654	„	5 621	„
Kul	11 533	„	13 690	„
Kokes	8 858	„	10 776	„
Fosfat	21 895	„	21 145	„
Salt	2 594	„	540	„

Tilførselen af trælast har været ikke ubetydelig mindre end i det foregaaende aar, og hvad priserne angaar, er disse i løbet af den sidste del af sæsonen sunket til et saa lavt niveau, at man ikke paa mange aar har været vidne til noget lignende. Importen af saget virke har omtrent havt samme omfang som vanligt; men priserne kunde ikke holdes oppe, og en betragtelig mængde gran, der kom fra Amerika, har særlig havt skadelig indflydelse paa

omsætningen af billigere skandinavisk vare. Markedet for norsk „square timber“ bliver daarligere og daarligere, hvorimod saakaldte „Riga Poles“ vinder mere og mere terræn. En saadan konkurrence fra russisk side skulde utvilsomt aldrig være kommet paa tale, om de norske exportører havde forstaaet bedre at imødekomme de fordringer, der i England stilles til denne artikel.

Newcastle on Tyne.

Aarsberetning for aaret 1901.

Fra Norge ankom.

5 736	tons	is	mod	1 586	i aaret 1900
13 658	„	sten	„	7 563	—„—
1 001	„	smør	„	1 265	—„—
1 484	„	fisk	„	788	—„—
149	„	melk	„	104	—„—
28 311	loads	deals, battens og boards	„	33 288	—„—
12 969	„	mining timber og sleepers	„	13 036	—„—
28 278	„	pitprops	„	24 532	—„—
14 226	„	square & other timber	„	19 000	—„—

Fra Sverige ankom.

17 000	tons	havre	mod	5 428	i aaret 1900
2 601	„	jernmalm	„	intet	—„—
7 000	„	gadesten	„	2 140	—„—
40 076	loads	deals, battens, boards	„	43 771	—„—
16 912	„	mining timber og sleepers	„	16 887	—„—
50 000	„	pitprops	„	52 739	—„—

Det er saaledes den formindskede indførsel af bygningsmateriale, der fornemmelig her peger hen paa daarlige tider.

Disse tiders indflydelse paa fragtmarkedet er som bekjendt næsten enestaaende, idet nemlig satserne ved aarets udgang var lavere, end de nogensinde har været. Dette vil forstaaes, naar det nævnes, at der effektueredes befragtning herfra for 5 sh. pr. ton kul til Neapel og Alexandria, til Genua 4 sh. 6 d pr. ton. I det foregaaende aar var der blevet betalt 12 sh. og 10 sh., henholdsvis, til Alexandria og Genua.

Naar dertil kommer, at antallet af nybyggede skibe her, ligesom vistnok paa de fleste andre verfter i England, er uforholdsmæssig stort, er udsigterne til forbedring i den nærmeste fremtid, paa fragtfartens omraade, kun ringe.

Plymouth.

Aarsberetning for aaret 1901 (i uddrag).

Vareomsætningen inden Plymouths distrikt i aaret 1901 fremviser i det hele en betragtelig formindskelse i sammenligning med næstforegaaende aar. I særdeleshed gjælder dette handelen med tømmer, kreaturer, hamp, olje og fisk.

Store kvantiteter poteter er imidlertid importeret fra belgiske havne, og ligeledes har indførselen af patentmel fra Frankrige været af betydeligt omfang.

Plymouths gamle ry for at være en usedvanlig god havn og derhos en bekvem og fordelagtig plads for landsætning af post og passagerer holder sig fremdeles, specielt hvad traflken paa Afrika og Amerika angaar. Exempelvis lader Nordtyske Lloyds dampskibsselskab nu sine expresbaade anløbe Plymouth istedetfor Southampton, der tidligere var det vanlige anløbssted. Som følge af denne forandring har The Great Western Railway Company indrømmet særlige begunstigelser ligeoverfor reisende, der benytter sig af selskabets jernbanelinjer, samtidig som nye kurertog er sat igang paa strækningen Plymouth—London, saa at reisen mellem disse to byer nu kan gjøres paa ca. fem timer.

Sheffield.

Aarsberetning for aaret 1901 (i uddrag).

Den tilbagegang i jern- og staalindustrien, som indtraadte i sidste halvdel af aaret 1901, har ogsaa gjort sig gjældende i indeværende aar, og man maa gaa ganske langt tilbage i tiden for at finde saa trykkede forhold som de, der nu har hersket inden alle grene af forretningslivet.

Paa kulmarkedet har man været vidne til et prisfald af 4 sh. pr. ton eller mere, og hvad kokes angaar, har en lignende tendens kunnet iagttages, idet noteringerne her er gaaet ned fra 29 sh. til 24 sh. pr. ton. Arbeidslønnen er dog vedvarende høi, og saalænge nogen forandring ikke indtræder heri, turde et yderligere prisfald paa disse to artikler neppe være at vente.

Panserplade- og projektilverkstederne har havt noget mindre at gjøre i løbet af den sidste tid. Særlig er bestillinger paa krigsskibsmateriel aftaget.

Priserne paa jernmarkedet har i aaret 1901, fornemmelig i aarets første halvdel, været i nedgaaende, og under aarets løb har hematit været noteret 13 sh. 6 d og almindeligt smedejern 10 sh. lavere pr. ton end før.

Omsætningen af engelsk bessemer og Siemens staal har været ganske ubetydelig, og prisfaldet paa denne vare udgjorde ved aarets begyndelse 5 sh. pr. ton. Bessemer afsættes nu til en pris af £ 7. 0. 0 og Siemens fra £ 7. 10. 0 til £ 14. 0. 0 pr. ton, alt efter varens kvalitet.

De trykkede forretningsforhold har i betydelig udstrækning bragt efterspørgselen til at synke; men priserne har alligevel holdt sig paa et høiere niveau, end man muligens skulde have ventet.

	Ved aarets begyndelse.	Ved aarets slutning.
Valset jern til smeltning	£ 11	£ 9.5
Iron Box Ends, Dannemora	„ 14	„ 12
—„— billigere merker	„ 9	„ 7.10
Nail Rod & Siemens Martin Serap	„ 8	„ 7
Merchant Iron	„ 11	„ 9.5
Svensk bessemer: „Ingots“	„ 10.10	„ 8.10
—„— „Billets“	„ 12.10	„ 11

Hvad „Squares,“ „Rounds“ og „Flats“ angaar, har priserne for „Billets“ steget med £ 1 pr. ton. Siemen's Martin Billets er blevet noteret £ 0. 10. 0

mindre pr. ton end bessemer. Svensk tilvirkede Bessemer Box Ends har varieret fra £ 8. 15. 0 til £ 7. 15. 0 pr. ton.

Ihvorvel udsigterne ved det nye aars indgang ingenlunde tyder paa en livligere omsætning, næres der dog med grund forhaabninger om, at en afslutning af den sydafrikanske krig med deraf følgende større tiltro paa markedet vil foranledige en ikke ubetydelig forøget virksomhed.

Som i tidligere aarsberetninger vedføies en paa grundlag af det herværende toldkammers statistiske opgaver udarbeidet detaljeret oversigt over vareomsætningen mellem Norge paa den ene og Storbritannien og Irland paa den anden side i aaret 1901 sammenlignet med aaret 1900.

Indførsel fra Norge.

Varesorter.	Mængde.		Værdi i £	
	1901.	1900.	1901.	1900.
Ammunition etc. . .	—	—	25	253
Heste . . . . stkr.	15	22	470	415
Kurve	—	—	—	5
Øl . . . . . fad	495	523	2 250	2 444
Bøger . . . . cwt.	48	97	312	488
Smør . . . . „	26 341	26 085	142 038	131 415
Margarin . . . „	7 787	8 430	20 553	23 100
Kautschuk, raa . „	—	3	—	30
Gummivarer . .	—	—	136	337
Ost . . . . . „	—	38	—	95
Kemikalier, kalciumkarbid . . „	—	2 180	—	1 878
Do., sort ikke angivet	—	—	9 281	8 592
Taugverk . . .	—	—	445	1 499
Havre . . . . „	1 600	—	582	—
Bomuldsaffald . . lbs.	42 368	—	190	—
Bomuldsgarn . . „	—	556	—	27
Bomuldsvarer . .	—	—	4 707	3 770
Knivsmedarbeider m. m. . . . cwt.	1	1	8	7
Droger	—	—	13 978	16 978
Æg . . st. hundrede	860	24	286	10
Elektriske apparater	—	—	2 507	892
Fisk, fersk: sild . cwt.	426 539	299 448	148 155	127 678
Do. „ andre slags . . . . „	61 963	44 690	131 112	93 453
Do. hummer etc. „	740	283	3 992	1 424
Do. tilberedt, nedlagt: sardiner . „	9 467	91	26 179	2 179

Varesorter.	Mængde.		Værdi i £	
	1901.	1900.	1901.	1900.
Fisk, tilberedt nedlagt, andre sorter „	23 081	244 391	47 652	313 565
Do., ikke nedlagt „	229 285		307 368	
Frugt . . . . „	232	279	235	135
Glas, flinteglas . „	3 096	2 068	5 371	3 632
Do. flasker . . gross	10 239	3 757	4 457	969
Do. andet slags . cwt.	1 659	1 167	3 112	2 151
Lim . . . . . „	3 280	2 188	3 969	3 116
Haararbeider . .	—	—	650	—
Isenkramvarer . „	150	72	188	169
Hø . . . . . tons	1 550	—	6 668	—
Huder, tørre . . cwt.	3 129	2 379	6 810	6 645
Do. raa. . . „	7 624	6 609	13 395	11 690
Horn . . . . tons	24	35	507	817
Is . . . . „	460 946	448 653	269 897	274 025
Verktøi	—	—	320	156
Lamper og lygter stkr.	580	188	61	29
Læder, ugarvet . cwt.	128	—	588	—
Do. garvet . . „	26	29	355	231
Lædervarer . . „	—	—	2 823	3 874
Maskiner, damp- . „	—	—	1 645	8 101
Do. andre sorter . „	—	—	2 720	
Gjødningsstoffe, ben . . . . tons	255	—	878	—
Do. guano . . . „	580	575	3 211	3 024
Do. kalciumfosfat „	727	450	1 134	675
Do. ikke specificeret . . . . „	97	—	519	—
Fyrstikker, sikkerheds . . gross æsker	338 120	232 290	15 354	10 901
Do. andre sorter gross æsker	209 000	99 920	10 456	4 996
Kjød, flesk . . . cwt.	9	—	20	—
Do. konserveret . „	493	583	999	1 395
Kobbermalm . . tons	5 049	5 746	19 772	43 303
Kobber, Regulus . „	165	—	2 590	—
Do. gammelt . „	303	160	10 065	5 407
Do. uforarbeidet „	321	237	23 250	18 728
Kobbervarer . .	—	—	1 522	1 831
Jernmalm . . . tons	—	6	—	18
Jern, ru- og pudle- „	—	305	—	1 524
Do. stang- . . „	3	26	21	210
Do. gammelt . . „	668	694	1 631	2 358
Staal, uforarbeidet „	1	—	13	5
Velocipeder . . .	—	—	—	125
Jernvarer, diverse cwt.	56 735	41 796	56 786	43 155
Bly . . . . . tons	91	9	1 013	138
Blymalm . . . „	—	127	—	1 016

Varesorter.		Mængde.		Værdi i £	
		1901.	1900.	1901.	1900.
Svovlkis	tons	38 279	34 655	43 614	40 459
Tin	cwt.		152	—	1 129
Zink	tons	24	30	391	547
Malm, ikke specificeret	„	—	110	—	7 784
Metal, ikke specificeret, uforarb.	„	—	88	—	8 773
Do. do. forarbeidet	cwt.	367	74	1 083	1 233
Do. do. gammelt	tons	49	243	1 494	3 082
Melk, kondenseret	cwt.	100 036	105 415	188 229	186 542
Do. andre sorter	„	322	500	824	870
Gibsornamenter etc.		—	—	259	—
Tran	tønder	6 625	4 267	119 795	81 669
Frøolje	tons	—	3	48	41
Malerfarver		—	—	509	686
Papir, utrykt	cwt.	884 608	860 124	636 913	629 503
Do. trykt	„	16	—	53	—
Millboard	„	2 328	1 996	1 133	893
Træpap	„	22 507	17 635	10 011	8 184
Lin- og bomuldsfiller	tons	66	111	732	983
Træmasse	„	250 394	286 960	1 049 171	1 323 105
Materialier for papirtilvirkning, ikke nærmere specificeret	„	327	297	2 495	2 395
Petroleum	gallons	313 255	351 670	8 123	9 464
Beg	cwt.	2 721	7 736	563	2 251
Grafit	tons	757	117	1 909	454
Vildt og fjærkræ		—	—	2 900	4 636
Videnskabelige instrumenter		—	—	267	190
Skind, gjede-, ugarvet	stkr.	9 740	10 226	1 730	2 006
Do., sort ikke angivet, garvet og ugarvet	„	217	293	543	351
Pelsverk, sælskind	„	48 927	72 649	11 586	16 088
Do. ikke specificeret	„	315	1 406	1 162	1 698
Skindvarer		—	—	—	476
Alkohol, brændevin	proof-gallons	3 342	6 363	316	811
Do. ikke specificeret, usukret		—	446	—	154
Do. do. sukret		—	41	—	36
Sten	tons	150 699	99 599	232 228	164 979
Talg	cwt.	—	211	—	245
Tjære	„	—	1 318	—	321

Varesorter.		Mængde.		Værdi i £	
		1901.	1900.	1901.	1900.
Poteter	cwt.	1 569	762	321	184
Eddik	gallons	44 350	—	2 784	—
Hvalben	cwt.	2 164	705	7 427	2 416
Vin	gallons	964	1 643	251	385
Trælast, huggen, furu og gran	loads	54 248	344 156	103 065	542 577
Do. huggen, eg . .	„	203	136	1 069	413
Do. pitprops . . .	„	246 532	—	335 818	—
Do. ikke specificeret	„	319	3 163	676	6 842
Do. saget, furu og gran	„	464 820	484 633	1 303 558	1 359 383
Do. „ ikke specificeret	„	3 717	7 786	11 159	24 946
Do. stav	„	25 232	26 573	77 793	73 640
Do. byggemateriel og andre tilvirkede varer		—	—	19 576	17 139
Uld, faare- . . .	lbs.	16 340	57 360	591	2 348
Do. filler	tons	300	263	6 386	5 341
Uldvarer, ikke specificerede		—	—	2 960	325
Diverse varer, uforarbeidede . . .		—	—	17 048	14 158
Do. do. forarbeidede		—	—	2 197	3 290
Do. do. sendt med pakkepost . . .	stkr.	5 692	5 025	11 041	9 290
		—	—	£ 5 557 032	£ 5 749 673

Udførsel til Norge.

I. Britiske varer.

Varesorter.		Mængde.		Værdi i £	
		1901.	1900.	1901.	1900.
Alkalier	cwt.	—	27 000	—	7 653
Dyr, heste . . .	stkr.	28	1	1 047	100
Do. faar	„	3	—	19	—
Do. svin	„	3	—	17	—
Do. ikke specificeret	„	5	70	80	85
Beklædningsgjenstande		—	—	11 874	18 484
Krigsmateriel . . .		—	—	17 160	66 105
Tomsække	dusin	19 300	10 700	4 184	2 644
Øl	fad	78	143	267	434
Brød og kjeks . .	cwt.	4 186	5 221	10 624	10 667
Blanksværte etc . .	„	3 429	1 981	3 205	1 907
Pølseskind m. m. .		—	—	23	66
Bøger	„	313	484	1 792	2 738
Teglsten . . 1 000	stkr.	628	947	1 538	3 242

Varesorter.		Mængde. 1901.	Mængde. 1900.	Værdi i £. 1901.	Værdi i £. 1900.
Børster	dusin	4	82	22	44
Smør	cwt.	—	2	—	15
Lys	lbs.	4 500	6 300	105	174
Gummivarer		—	—	24 159	15 916
Jernbanevogne og dele deraf		—	—	152	454
Vogne, andre slags		—	—	481	1 000
Velocipeder og dele deraf		—	—	1 102	1 377
Cement	tons	417	1 227	1 119	2 815
Ost	cwt.	27	60	119	251
Kemikalier: alun	„	75	—	93	—
— blegningsstoffe	„	22 700	28 700	7 028	8 435
— vitriol	tons	12	19	263	398
— farvestoffe		—	—	1 220	1 386
— salpeter	cwt.	75	—	38	—
Kemikalier	cwt.	80 850	—	10 257	—
— ikke specific.		—	—	24 252	—
Cikorie etc.	lbs.	—	112	—	4
Lere	tons	6 025	6 891	5 303	6 008
Uhre og dele deraf		—	—	101	49
Stenkul, kokes o. l.	„	1 353 826	1 436 958	822 449	1 102 444
Produkter af stenkul		—	—	4 903	18 158
Kakao og chokolade	lbs.	4 100	3 600	193	172
Syltetøi, konserveret frugt etc.	„	157 100	116 200	2 705	2 271
Taugverk	cwt.	7 610	5 016	16 001	12 374
Korn og mel		—	—	19 081	17 211
Bomuldstraad	lbs.	2 057 900	2 223 600	74 590	80 880
Bomuldsvarer, alengods	yards	15 438 000	14 641 300	208 776	194 509
— andre sorter		—	—	48 504	51 906
Smeltedigler, grafit	cwt.	297	303	550	546
Tandlægerekvisita (instrumenter undtagne)		—	—	1 370	1 355
Porcelæn m. m.		—	—	13 461	12 140
Elektriske lysapparater		—	—	970	524
Maskinpakning	cwt.	380	354	1 370	1 006
Fisk		—	—	16 891	14 662
Fiskeredskaber		—	—	6 975	6 357
Hamp	cwt.	29	—	60	—
Møbler		—	—	3 060	4 645
Glasvarer	„	1 926	—	3 298	6 355
Lim	„	26 352	26 874	3 451	3 484
Talg og fedt	„	6 655	2 510	9 918	3 636
Galanterivarer		—	—	9 047	21 739
Isenkramvarer	„	3 922	3 638	21 860	22 770
Hatte	dusin	3 829	4 639	4 388	5 285
Andre hattemagerartikler		—	—	60	30

		Mængde.		Værdi i £.	
		1901.	1900.	1901.	1900.
Huder, raa . . .	cwts.	38	—	80	—
Tøifiller	tons	—	6	—	20
Knivsmedarbeider etc.		—	—	2 791	2 334
Agerbrugsredskaber .		—	—	1 805	2 393
Redskaber, slags ikke angivet		—	—	12 972	13 764
Videnskabelige instrumenter . . .		—	—	2 484	1 955
Guldsmedarbeider . .		—	—	10	52
Jutegarn	lbs.	128 100	262 600	1 679	3 510
Jutevarer, alengods .	yards	5 156 800	4 543 800	31 954	21 617
— andre slags		—	—	777	1 006
Læder		—	—	9 076	9 735
Lingarn	lbs.	127 400	144 700	4 556	4 451
Linvarer, alengods . .	yards	557 800	694 600	22 760	26 535
— andre sorter		—	—	5 785	6 724
Maskiner, damp- . .		—	—	25 282	29 725
— andre slags		—	—	101 862	112 899
Gjødningsstoffe . .	tons	11 043	7 687	18 614	13 191
Fyrstikker . . .	gross æsker	100	200	20	28
Matter		—	—	266	502
Kjød	cwts.	8 697	5 923	6 063	3 104
Apothekervarer . . .		—	—	4 857	3 877
Messingartikler . . .	„	1 242	1 035	5 824	5 122
Kobber	„	12 056	16 398	46 971	70 755
Jernmalm . . .	tons	—	5	—	19
Jern og staal . . .	„	53 316	60 365	371 039	535 846
Bly	„	160	591	2 225	10 990
Blyartikler	„	434	—	6 413	—
Tin	cwts.	2 594	2 739	15 788	18 742
Zink	„	—	261	—	324
Zinkvarer	„	84	—	134	—
Metaller, ikke specificerede		—	—	3 002	1 641
Musikinstrumenter . .		—	—	238	127
Olje, vegetabilsk . .	tons	878	1 079	26 111	32 331
— andet slags . .		—	—	16 877	7 093
Voksdug	square yards	263 200	259 200	13 650	15 489
Linfrøkager etc. . .	tons	19	17	308	273
Oleomargarin . . .	cwts.	—	199	—	360
Malerfarver m. m. . .		—	—	13 575	13 630
Papir	„	3 174	4 370	5 068	7 041
Paraffin	„	2 320	—	2 812	—
Parfymer		—	—	8	85
Pickles, eddik m. m. .		—	—	2 215	1 684
Oljemalerier	stkr.	7	1	58	50
Flettede straaarbeider	lbs.	13 968	13 579	1 035	989

*

		Mængde.		Værdi i £.	
		1901.	1900.	1901.	1900.
Sølvarbeider . . .	uncer	49	—	25	—
Pletterede og forgyldte varer		—	—	910	1 551
Kobberstik etc. . . .		—	—	264	280
Fødemidler, ikke specificeret		—	—	4 036	3 081
Filler og andet materiale for papirtilvirkning	tons	42	—	83	—
Sadelmagerarbeider . .		—	—	320	226
Salt	„	11 890	14 057	7 586	8 395
Frø	cwts.	590	341	1 180	577
Skibe (nybyggede, med tilhørende maskiner)	gross tonnage	10 657	10 158	665 058	151 521
Silkegarn etc. . . .	lbs.	100	100	15	97
Silkestoffe . . .		—	—	2 443	2 510
Skind, ikke specificeret		—	—	24	—
— udenlandske, garvet i Storbritannien		—	—	128	—
Sæbe	cwts.	2 404	1 863	3 410	2 775
Alkohol	proof gallons	85 881	85 704	29 986	30 526
Stivelse	cwts.	560	862	494	722
Skrivematerialier (foruden papir) . . .		—	—	14 267	1 852
Skifer	stkr.	—	6 000	—	75
Slibestene o. l. . . .	tons	1 050	996	3 406	3 364
Sukker	cwts.	41 569	64 956	28 838	41 717
Sirup og druesukker .	„	41 163	52 088	18 506	20 982
Telegraftraad m. m. .		—	—	4 951	30 670
Tobak	lbs.	10 081	9 098	952	797
Legetøi		—	—	148	34
Paraplyer og parasoller		—	—	129	124
Træarbeider, sort ikke angivet		—	—	541	381
Uld	lbs.	1 013 100	921 600	31 799	34 119
Uldgarn og traad . .	„	1 526 100	1 314 800	103 203	95 712
Alpaccagarn og -traad	„	1 700	4 800	218	469
Garn af uld eller haar, art ikke angivet .	„	49 900	19 000	1 598	657
Uldvarer, alengods . .	yards	769 800	840 100	53 113	58 706
— andre slags .		—	—	23 632	23 178
Diverse varer, uforarbeidede . . .		—	—	2 435	1 222
Do., forarbeidede . .		—	—	6 936	6 863

		Mængde.		Værdi i £.	
		1901.	1900.	1901.	1900.
Diverse varer, sendt med pakkepost . .	stkr.	17 174	17 113	23 773	25 289
Tilsammen				£ 3 243 026	£ 3 297 685

II. Udenlandske og koloniale varer (transitgods).

		Mængde.		Værdi i £.	
Varesorter.		1901.	1900.	1901.	1900.
Flesk	cwts.	59 690	52 704	134 261	102 399
Kjød, saltet	„	9 295	5 082	11 831	6 402
— konserveret paa anden maade . . .	„	—	878	—	2 020
Smør	„	4	—	22	—
Kautschuk	„	493	—	4 759	—
Kaffe	„	7 366	7 041	16 670	17 660
Ost	„	325	—	852	—
Kemikalier: svovl . . .	„	1 480	—	485	—
— andre sorter		—	—	5 016	—
Taugverk		—	—	1 861	—
Kork	tons	46	—	669	—
Korn	cwts.	3 400	—	850	—
Hvedemel	„	48 564	86 264	19 567	35 702
Havremel og -gryn . .	„	11 720	28 308	9 380	22 845
Mel, ikke specificeret .	„	60	—	27	—
Bomuld, raa	„	13 900	15 613	33 177	39 088
Bomuldsaffald	lbs.	127 300	—	1 142	—
Droger		—	—	2 312	—
Indigo	cwts.	4	—	66	—
Fisk, nedlagt eller saltet	„	831	—	2 769	—
Æbler	„	2 267	—	2 149	—
Vindruer	„	4 960	—	5 949	—
Mandler	„	288	—	1 445	—
Appelsiner	„	28 056	33 681	12 810	16 244
Gummi, alle slags . .	„	367	—	1 373	—
Isenkramvarer	„	11 258	—	69 904	—
Hamp	tons	572	297	18 035	9 211
Huder	cwts.	1 814	163	4 769	482
Jute	tons	1 699	531	24 028	8 483
Jutevarer		—	—	907	—
Svinefedt	cwts.	15 380	19 959	30 487	31 123
Læder	„	5 239	5 102	25 028	24 921
Maskiner		—	—	16 794	9 737
Jern- og staalvarer, ikke specificerede . . .	„	3 027	11 795	3 881	13 487
Olje: tran	tønder	121	—	1 975	—

		Mængde.		Værdi i £.	
		1901.	1900.	1901.	1900.
Olje: oliven-	tønder	25	11	936	451
— palme-	cwts.	9	—	10	—
— lin-	„	167	76	2 833	1 594
Oleomargarin	„	37 530	37 339	56 195	56 641
Petroleum	gall.	202 340	—	5 149	—
Linfrø	quarters	9 754	—	22 239	—
Krydderier: Peber	lbs.	3 200	—	91	—
— andre slags	„	7 600	—	159	—
Sukker	cwts.	335	2 550	210	1 803
Sirup	„	29 796	73 596	9 193	22 105
Talg og stearin	„	1 819	5 543	2 143	6 088
Tobak	lbs.	—	323 240	—	7 619
Møbler	tons	555	—	4 588	—
Uld	lbs.	16 500	66 600	695	3 463
Gulvtæpper af uld		—	—	138	—
The	lbs.	82 126	—	3 998	—
Vin	gallon	12 810	11 088	3 192	3 952
Ikke særskilt angivne varer		—	—	20 906	174 521
Tilsammen		—	—	£ 598 137	£ 618 041

San Domingo.

Aarsberetning for aaret 1901 fra konsul L. Pardo.

I aaret 1901 ankom der heller ingen norske eller svenske skibe til konsulatdistriktet. Angaaende de sandsynlige grunde, hvorfor de forenede rigers skibe ikke besøger distriktet, er der redegjort i forrige aarsberetning.

Republikens finanser befinder sig i en mindre tilfredsstillende tilstand, og der opstod i forrige aar et underskud i statsbudgettet af over en halv million dollars. Exporttolden paa sukker er blevet ophævet. Indførselstolden er endnu den samme som før, men det er hensigten nu at foretage en revision af tarifen, hvis satser synes at være uforholdsmæssig høie.

En revolution fandt sted forrige aar; den daværende regjering blev styrtet, og der blev indsat en provisorisk regjering. Man agter at reformere forfatningen.

De sanitære forhold er meget gode.

Sydney, N. S. W.

Aarsberetning for aaret 1901 fra konst. konsul Oscar Hellström, dateret 29de april 1902.

Den norske skibsfart i aaret 1901.

	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	4 890	5	2 405	10	7 275	-	-	9	6 725	9	6 725
Sum	5	4 890	5	2 405	10	7 275	-	-	9	6 725	9	6 725
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	1	849	1	849
Seilskibe	2	2 142	2	766	4	2 908	-	-	38	41 278	38	41 278
Sum	2	2 142	2	766	4	2 908	-	-	39	42 127	39	42 127
Totalsum af ladede fartøier	7	7 032	7	3 171	14	10 203	-	-	48	48 852	48	48 852
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Seilskibe	-	-	6	4 492	6	4 492	-	-	7	5 073	7	5 073
Sum	-	-	6	4 492	6	4 492	-	-	7	5 073	7	5 073
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	1	849	1	849	-	-	-	-	-	-
Seilskibe	-	-	29	31 884	29	31 884	-	-	1	1 294	1	1 294
Sum	-	-	30	32 733	30	32 733	-	-	1	1 294	1	1 294
Totalsum af ballastede fartøier	-	-	36	37 225	36	37 225	-	-	8	6 737	8	6 737

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier £ 13 547. 0. 0, for fra konsulatdistriktet afgaaede fartøier £ 77 345. 0. 0.

For reparation eller lignende anløb 6 norske fartøier dr. 6 969 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 2 dr. 1 780 tons, alle til Sydney.

Erlagte konsulatafgifter af norske fartøier ved hovedstationen £ 39. 6. 5,

ved vicekonsulsstationen i Newcastle £ 142. 0. 1; heraf tilfaldt konsulen £ 71. 0. 0.

Af svenske fartøier ved hovedstationen £ 6. 4. 5. Ialt tilfaldt konsulen £ 116. 10. 10.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen i norske sager £ 13. 2. 9 i svenske sager £ 17. 18. 10.

Aaret 1901 har været et høist interessant og i mange henseender vigtigt aar for staten New South Wales. Som i beretningen for forrige aar nævnt, har de australske kolonier nu sammensluttet sig til et eneste selvstyrende rige, som under navn af „The Commonwealth of Australia" har gjort sin indtrædelse i verdenshistorien, som et af de største af Englands kolonialriger.

Heri har det blot fulgt et exempel, der tidligere er givet af andre stater saasom Canada, Schweiz, Amerikas Forenede Stater og Tyskland, men med den forskjel, at medens disse stater havde fundet det nødvendigt for egen sikkerhed mod indtrængen af fremmede stater at gjøre sig sterkere og mere sammensluttede, har de australske kolonier uden nogen fare for saadan indtrængen og uden nogen fare for ydre fiender fundet det hensigtsmæssigt at forene sig for at komme i nærmere fællesskab med hensyn til handel, jurisdiktion, post og telegrafvæsen, forsvar etc. og for at kunne optræde for verden som et mere betydeligt hele.

Men for at kunne iverksætte dette har særlig New South Wales maattet gjøre en hel del store opofrelser ligeoverfor de andre kolonier, og det er ikke at undres over, at ideen om et eneste forenet Australien her i kolonien vakte en stor modstand, og det er betegnende, at ved det store plebiscit, som udfærdigedes for denne sag, ikke mindre end 80 000 af New South Wales stemmeberettigede indvaanere afgav sin stemme mod forslaget. Men da de var i minoritet, gik sagen igjennem, og en betydelig majoritet bestemte, at New South Wales skulde indtræde i det nye forbund. Det bør imidlertid erindres, at denne koloni var den eneste af de australske kolonier, som omfattede frihandelspolitik, og det eiendommelige forhold var indtruffet, at New South Wales ved sin frie tarif og sine aabne havne var gaaet fremad og ved forbundets indgaaelse var lykkeligere stillet og i en solidere financiel stilling end nogen af de andre kolonier. Man frygtede i almindelighed her, at naar den fødererede regjering havde faaet frie hænder, skulde en forandring i New South Wales frihandelspolitik, som havde bragt kolonien fremad i de sidste dekader, indtræffe, og denne frygt blev ogsaa virkelighed, da i den sidste del af aaret den fødererede regjering, som for nærværende har sit sæde i Victoria, erklærede sin politik og udgav en tarif, som faktisk afsluttede New South Wales's frihandelsperiode og gjorde hele Australien protektionistisk ligeoverfor den ydre verden med frihandel mellem de forskjellige stater indbyrdes.

Men trods alt dette er det tilfredsstillende at iagttage, at alle grene af handel og industri under det forløbne aar viser en afgjort forbedret stilling, og de nedenstaaende zifre viser en sund og sikker fremadskriden inden næsten alle omraader.

Handel.

I kommerciel henseende var det nu afsluttede aar forholdsvis begivenhedsløst. Den anskuelse, at udsigterne var temmelig opmuntrende, omend ikke saa

lysende som i begyndelsen af aaret 1900, har vist sig fuldt berettiget. Denne anskuelse var baseret paa den omstændighed, at aarstiden var gunstig for de hovedsagelige industrier inden staten, at uldprisen havde naaet et niveau, under hvilket den neppe kunde gaa, og at prisen paa andre varer holdt sig temmelig godt oppe.

I det hele taget viste aarstiden sig at være gunstig, og saa gunstig, at for første gang i aarevis antallet af kreaturer, der som følge af tørke aarlig har aftaget, viste en forøgelse af næsten 4 000 000. Som følge heraf gav, skjønt der knapt har været nogen nævneværdig forøgelse af uldprisen, den kvantitative forøgelse og den forbedring, som indtraf, markedet en god tone, og desuden viste sæsonen sig mere end vanlig indbringende for hvededyrkerne. Skjønt det besaaede areal var formindsket med 80 000 acres, er udsigterne saa gunstige, at de satte regjeringens statistiker istand til at beregne 12.8 bushels pr. acre. Og om dette skulde slaa ind, naar høsten er indbjerget, kommer staten til at have ca. 18 769 000 bushels — et overskud af omkring 2 600 000 bushels sammenlignet med høsten i 1899 — den største hvedehøst, man hidtil har havt. En anden gunstig omstændighed for aaret er den høie pris, hvortil talgen er steget, den høieste paa mange aar, og hvilken for en del vil opveie prisfaldet paa sølv, bly, tin og kobber. Prisforandringerne har i det hele taget været meget uregelmæssige, og om aaret endte ugunstigt for enkelte af vore producenter, saa sluttede det dog i det hele taget bedre end aaret 1900 for andre. Uld og talg, repræsenterende omkring 60 pct. af vore produkter, er dyrere nu end et aar tilbage. Hvede er næsten 6 d pr. bushel dyrere end i december 1901. Kultraden viste sig meget livlig i aarets løb, da den har været forholdsvis uforstyrret af disputer. I det hele taget er forøgelsen af produktion og den almindelige prisstilling ligesaa gunstig nu som i begyndelsen af aaret 1901.

Pengemarkedet fortsatte at være meget stabilt hele aaret igjennem og gunstigt for dem, som var interesserede i udviklingen af statens interesser. Depositions- og diskontorater forbliver de samme som ved begyndelsen af aaret 1900. Faktum er, at siden den 4de marts 1896, gjennem en periode af fem aar og ti maaneder, har banknoteringerne været 3 pct. for 12-maaneders deposition og $1^1/_2$ pct. for 6-maaneders. For 3-maaneders veksler noteredes 5—$5^1/_2$ pct., for 4-maaneders $5^1/_2$ pct. til $6^1/_2$ pct. og overdrafts 6—7 pct.

Den almindelige forbedring i de kommercielle forhold bevises ved forøgelsen af seddelcirkulationen, der i hele Australasien oversteg den i aaret 1900 med £ 207 000, idet Sydaustralien var den eneste stat, som ikke havde nogen del i forøgelsen.

Det synes vanskeligere end sedvanligt at forudsige udsigterne for det kommende aar.

Alle dele af landet er atter udtørrede. For nogle dage siden fandtes der paa et vidtstrakt areal en god del græs og planter, saa tørt der end var, men meget af dette er nu tilligemed en del af den store hvedehøst brændt op, og i enkelte tragter af landet begynder kreaturerne at omkomne. Det tørre veir indvirker ogsaa paa frugtavlingen, og guldgrubedriften lider af vandmangel.

Men sommerregnet falder vanligvis i januar eller februar, og saa snart det indtræffer, kommer udsigterne til betydelig at forbedres. Priserne paa vore varer er ikke udelukkende fordelagtige for vore producenter. Desuagtet er uld, vor stapelvare, snarere høiere end den var i begyndelsen af aaret 1901, og udsigterne er for et marked idetmindste ligesaa høie om ikke høiere end for nærværende. Talg, et andet vigtigt produkt, er omkring 4 sh. høiere end i

begyndelsen af sidste aar. Værdien af vore metaller er i almindelighed mindre tilfredsstillende.

Sølv, tin. bly og kobber er gaaet ned, og det er endnu uvist, naar de kommer til at stige. Kul bibeholder alligevel sin pris, omendskjønt efterspørgselen ikke er fuldt saa livlig, som den var. Ophøret af den sydafrikanske krig og gjenoprettelsen af financiel og kommerciel stabilitet paa det europæiske kontinent synes at være nødvendige forudsætninger, de eneste, paa hvilke haab om forbedring kan baseres. Uden tvivl vil gjenoptagelsen af Transvaals guldgruber paany stimulere verdensmarkedet, paa hvis blomstring vort eget er saa meget beroende. I det hele taget maa erkjendes, at vi træder ind i det nye aar med en mere end almindelig skydækket fremtid med hensyn paa de merkantile interesser. Et forhold, som ingenlunde forbedres af den politiske stilling. Skulde regn falde snart og krigen komme til en ende, vilde udsigterne betydelig lysne.

Aarets handel kan passende inddeles i fortarifs- og eftertarifsperioden. Fra 1ste jan. 1901 til 8de oktbr., den dag, paa hvilken den nye tarif lagdes paa bordet i repræsentanternes hus, voksede den spekulative virksomhed sterkt. Undertiden opstod en virkelig „boom" i de brancher, som ansaaes sandsynlige til at blive belagte med told. Resultatet var, at aarets hovedsagelige handel blev indtvunget i dets første halvdel, medens der blev en afgjort stilstand, efterat tarifens detaljer var blevet bekjendt.

Medens stormen varede, passerede hurtig skibsladning efter skibsladning fra importøren og distributøren til forhandleren og i enkelte tilfælde uden tvivl direkte til konsumenten. Mange ophold opstod ved sammenstillingen af den nye tarif, og hver gang den skjæbnesvangre dag offentliggjordes, udmerkede den sig ved et nyt udbrud af virksomhed. Priserne steg høit, og netop forinden tarifen faktisk indførtes, var en stor del af de forudseede toldsatser blevet diskonterede i de rater, som spekulanter og andre var villige til at betale. Tiltrods for alle disse vanskeligheder og det faktum, at den usedvanlige „boom" fulgtes af en periode af ro, som ikke var mindre extrem i sin karakter, har handelsrapporterne havt tolv meget tilfredsstillende maaneder. Store lagre kommer til at overføres til aaret 1902, men da de for størstedelen er toldfrie, er det ikke antageligt, at det nye aar kommer til at tynges af dette faktum. Et tilbageslag kan antagelig ventes at ville finde sted.

Betydelig usikkerhed foraarsagedes ved udnævnelsen af „Sydney Harbour Trust" og dens virksomhed angaaende ud- og indgaaende afgifter. Elaborate reguleringer udkastedes af denne institution, og trykkende afgifter, der aldrig tidligere under nogensomhelst form har været opkrævet, paalagdes pludselig af den nye forvaltning. Megen utilfredshed opstod hovedsagelig med hensyn paa exporthavneafgifter, hvilke ansaaes for høilig uberettigede. Agitationen mod disse paalæg virkede i hovedkvarteret, og adskillige modifikationer foresloges, idet exporthavneafgifterne fuldstændig afskaffedes, og alene importhavneafgifterne bibeholdtes.

Nedsættelsen af afgiften er blevet hilset med glæde af forretningsmændene, der herved sættes istand til at holde sig i nærmere berøring med de store verdensmarkeder.

Handelen lededes paa undtagelsesvis sunde veie under aaret. Elementet usikre fordringer, som undertiden er saa tilbøieligt til at foraarsage uro og at kuldkaste forretningsmandens kalkulationer, lagde neppe beslag paa et øiebliks eftertanke.

Udgaaende fragter har i aaret fluktueret betydelig. Under aaret betaltes

saa høit som 35 sh. for korn til kanalen „for ordre“. Dette var kort efter aabningen af kornexporten. Slutnoteringen er omkring 26 sh. Nedgangen foregik gradvis.

Det indgaaende fragtmarked fra London var meget stabilt, for saa vidt nominelle kvoteringer kunde gives.

Undertiden var det alligevel vanskeligt at erholde tonnage, særlig for tunge varer, som skibedes i store kvantiteter, og importørerne maatte vente nogen tid, inden de kunde erholde fragtplads.

Normalrater kunde kvoteres som følger:

	Seiler. Vegt maal.	Damper. Vegt maal.
Januar . .	20 sh. 25 sh. 35 sh.	40 sh.
April . .	15 sh. til 20 sh. 25 sh. 37 sh. 6 d til 40 sh.	42 sh. 6 d til 47 sh. 6 d
Juni . .	15 sh. til 20 sh. 25 sh. 37 sh. 6 d til 40 sh.	40 sh. til 47 sh. 6 d
December .	15 sh. til 20 sh. 25 sh. 37 sh. 6 d til 40 sh.	40 sh. til 47 sh. 6 d

Fragter fra New York til Sydney holdt sig faste og høie blot saa længe, som varer beordredes i større kvantiteter paa dette marked under paavente af den federerede tarif, og medens „Standard Oil Trust“ skibede overordentlige kvantiteter af fotogen i den hensigt at konkurrere med den russiske tankolje. Saasnart ordrene ophørte, og oljeforraadet i hænderne paa den amerikanske trusts repræsentanter var tilstrækkelig stort, begyndte fragterne at give efter og sluttede meget svage med efterspørgsel for varer, men ikke for rum.

De fornemste bevægelser under aaret har været:

	Damper pr. ton maal.	Seiler pr. kubikfod.
Januar . .	35 sh.	15 til 17½ cents
Februar .	32 sh. 6 d	15 til 16 „
April . .	30 sh.	13½ til 15 „
Mai . . .	30 sh.	13½ „
Juli . . .	25 sh. til 30 sh.	13½ „
August . .	25 sh. til 30 sh.	12 til 13½ „
December .	20 sh. til 25 sh.	12 „

Den fortsatte produktion af roesukker i Europa under stimulering af exportbonus og konkurrencen fra Kuba har i den grad forøget verdensproduktionen, at priserne er nedtvunget under alle de foregaaende aars, og de senest hertil telegraferede priser er skalaens laveste.

De distribuerende firmaer var særdeles aktive under perioden før tarifen, da priserne i almindelighed var høie, og kan det siges, at aaret har været fordelagtigt. Men den roligere periode under aarets 3 sidste maaneder (efter tarifens indførelse) har betydelig reduceret slutresultaterne.

Fyrstikker er blevet høit takserede, skjønt den eneste fabrik for denne tilvirkning i Australien er beliggende i Melbourne. I den sidste tid har, saavidt Sydney-markedet angaar, billige kontinentale fyrstikker gjort fremskridt i forhold til andre konkurrenter.

Metaller. Sterke fluktuationer og høie priser overhovedet udmerker dette aars marked, skjønt priserne ikke kommer op mod de høieste i aaret 1900. Alene bly var lavt, og dette metal har nu formodentlig naaet sin laveste pris. Tin- og kobbermarkedet var saa berørt af manipulation, at den statistiske position synes at have havt meget liden relation til priserne. Det storslagne kobbersyndikat („The Copper Trust") vil imidlertid finde det vanskeligt at kontrollere en artikel saa almindelig og vidtstrakt anvendt som kobber. Prisen paa rujern var temmelig høi.

De raadende priser ved slutningen af hvert af de sidste 6 aar været nedenstaaende:

	Kobber.	Tin.	Bly.	Rujern.
December 31te 1901	48	106 1/4	10 3/16	48 sh. 0 d
— „ 1900	72 5/8	125	16 1/4	62 sh. 6 d
— „ 1899	58	88 3/4	13 1/4	50 sh. 0 d
— „ 1898	55 1/8	82	13 1/2	48 sh. 10 1/2 d
— „ 1897	48 3/8	63	12 5/8	45 sh. 1 1/2 d
— „ 1896	49	59 1/2	11 1/2	48 sh. 9 d

Det er vanskeligt at kunne opdage de faktorer, som har frembragt nedtrykningen paa blymarkedet i den sidste del af aaret. Uden tvivl er aarsagen for en stor del at søge i den store kombination, som behersker blygruberne i Spanien.

Ogsaa de Forenede Staters blyverker forenede sig under navn af „The American Smelting Trust", som forsøger at opretholde den Canadiske blyindustri, for hvilket øiemeds opnaaelse regjeringen i Canada er traadt imellem og har udlovet en statsbonus til lokale fabrikanter for at befri dem fra den amerikanske kombination. Tinplademarkedet erfarede en skarp forhøielse i prisen ved aarets begyndelse. Dette var for en stor del foraarsaget af den store streik i de Forenede Stater, hvilket foraarsagede, at store fordringer stilledes til fabrikerne i Wales. Det er mange aar, siden Amerika importerede saa meget engelsk tin, idet dets indenlandske produktion er vokset fra 18 303 tons i aaret 1892 til 302 655 tons i aaret 1900, medens importen under samme periode faldt fra 329 435 tons til 60 318 tons. Da streiken sluttede, gik ogsaa tinplademarkedet gradvis ned, og nu udbydes for første gang amerikanske tinplader paa Sydneys marked.

Sækkestrie. Alt for stor import har gjort indeværende aar ufordelagtigt for importørerne.

Spritvarer. Handelen i disse varer fortsatte stadig, indtil tarifen blev indført, men som følge af at regjeringen ikke havde gjort nogen eftergivelse for underproof sprit, solgtes store kvantiteter til høie priser. Noget senere besluttede authoriteterne at gjøre en eftergivelse for alle spritvarer skibede før den 8de oktober eller datoen for tarifens indførelse. Da denne beslutning blev kjendt, opstod en videre spekulation. Det nye arrangement kommer til at tvinge importørerne til at buteljere paa stedet. Rhum steg til meget høie priser under vintermaanederne som følge af knap tilgang. Andre spritvarer var temmelig stadige.

Hvede. I det sidste aar har produktionen af hvede været større end nogensinde, og New South Wales havde dette aar 9 000 000 bushels eller mere for udførsel. De sidste approximative beregninger af hele høsten for næste aar giver følgende resultat:

		Bushels.
Høsten for aaret 1901—1902		18 969 000
Behøves for statens brødbehov	6 950 000	
Udsæd	1 776 000	
		8 726 000
	Overskud	10 043 000

Af dette overskud turde 1 000 000 bushels ikke være egnet for udførsel.

Hvedemarkedets fremtid er alligevel beroende ikke paa produktionen i dette eller noget andet land, men paa verdensproduktionen i sin helhed. Nedenfor fremstilles verdensproduktionen og det estimerede verdensbehov for de sidste fem aar:

	Høst.	Verdensbehov.
1896	304 625 000 quarters.	313 000 000 quarters
1897	283 650 000 „	317 500 000 „
1898	367 300 000 „	321 500 000 „
1899	337 600 000 „	325 500 000 „
1900	318 395 000 „	329 500 000 „
Gjennemsnit for 10 aar	315 115 000 quarters.	310 300 000 quarters
Anslaaet for 1901	339 200 000 quarters.	333 500 000 quarters

Disse zifre taler for sig selv. Standardvegt af hvede fixeredes dette aar, og bestemtes af „The Chamber of Commerce" standardvegten til 61¼ ℔ pr. imperial bushel. Hvedens tyngde lover at blive større dette aar end foregaaende, og at dømme af prøver kommer det til at blive mellem 62 og 63 ℔ pr. bushel, foruden at udseendet er bedre. Et interessant experiment gjordes med at laste hvede løst i skibsrummet, og den første damper, som vovede forsøget, var „Suevic". Forsøget var en afgjort sukces og kommer formodentlig til at gjentages til stor fordel baade for exportørerne og for jordbrugerne. Men ulykkeligvis har hidindtil udførselen af hvede til England vist sig lidet lønnende, og i virkeligheden bragte en del ladninger stort tab for exportørerne, hvortil flere aarsager, særlig konkurrence af de andre hvedeproducerende lande, i høi grad har bidraget.

Uld. Forretningerne i dette aar i denne vor vigtigste exportartikel har været temmelig gode. Om man sammenligner priserne, realiserede under de første 6 maaneder af uldaaret 1901—1902 med de tilsvarende i aaret 1900—1901, saa viser der sig en forøgelse af omkring 15 pct. til fordel for det førstnævnte. Saaledes forøgedes værdien af en balle uld fra £ 9. 8. 2 til £ 10. 16. 3. Følgende sammenligning turde interessere:

Aar.	Oplag af baller.	Solgte baller.
1897—1898	330 678	307 336
1898—1899	339 160	325 117
1899—1900	311 941	313 343
1900—1901	197 582	178 888
1901—1902	295 864	283 111

Prisnoteringer ved aarets begyndelse var:

Art uld.	Superior.	God.	Middelmaadig.	Undermaals.
Urenset fleece .	8 —11 d	7½—8 d	5¾—7 d	3½—5½ d
Lams	6½— 8¾ d	5 —6 d	4 —4¾ d	2½—3¼ d
Pieces . . .	6 — 7¾ d	5 —5¾ d	5¾—7 d	3 —3¾ d
Bellies . . .	5 — 6½ d	4 —4¾ d	3 —3¾ d	2 —2¾ d
Krydset. Fin .	7 — 8½ d	6 —6¾ d	5¼—5¾ d	3½—5 d
Urenset	—	5 —6 d	4 —4¾ d	3 —3¾ d
Renset uld.				
Fleece . . .	15 —16¾ d	13½—14¾ d	12 —13¼ d	10 —11¾ d
Pieces . . .	13 —14 d	12 —12¾ d	9½—11½ d	7 — 9 d
Bellies . . .	11 —13 d	10 —10¾ d	8½— 9¾ d	6 — 8½ d
Locks . . .	9½—11 d	8 — 9 d	7 — 7¾ d	4½— 6¾ d

Kvoteringen ved aarets slutning var følgende:

Art uld.	Superior.	God.	Middelmaadig.	Undermaals.
G. merino fleece	9 —12¾ d	8 — 8¾ d	6¾— 7¾ d	4¾— 6½ d
Do. do. pieces	7¾— 8¾ d	6¾— 7½ d	5¾— 6½ d	4½— 5½ d
Do. do. bellies	6½— 7¼ d	5½— 6¼ d	4½— 5¼ d	3 — 4 d
Do. do. locks	3¾— 4¼ d	3 — 3¾ d	2¼— 2¾ d	1 — 2 d
G. fine c'bred .	8¼— 9¾ d	6¾— 8 d	5 — 6½ d	3½— 4¾ d
G. coarse c'bred	4¼— 5 d	3½— 4 d	2¾— 3 d	2 — 2½ d
Scou'd mer. fleece	17 —19½ d	15 —16 d	13¾—15 d	11¾—13½ d
Do. do. pieces	15 —16½ d	13 —14¾ d	11¾—12¾ d	10 —11½ d
Do. do. bellies	14 —15½ d	12 —13¾ d	9¾—11¾ d	7½ — 9½ d
Do. do. locks	10 —11½ d	8¾— 9¾ d	7 — 8½ d	4½— 6¾ d

Talg. Udskibningen af denne artikel var ikke særdeles betydelig under aaret, nemlig 42 988 fade mod 43 978 fade i aaret 1900 og 50 156 fade i aaret 1899. Priserne var derimod mere tilfredsstillende under den største del af aaret.

Frosset kjød. Den fortsatte tørke har indvirket ufordelagtig paa denne industrigren, og udskibningen har ogsaa været liden i sammenligning med foregaaende aars, men forholdene begynder dog at bedres, og om veiret vedbliver at være fordelagtigt, vil tilgangen ogsaa snart blive rigeligere. Priserne i London var ganske høie den største del af aaret.

Smør. Sæsonen 1900—1901 var særdeles gunstig for alle i denne industri interesserede. Produktionen var stor, og de priser, som realiseredes for vort overskud i London, tilfredsstillende, omkring $10^1/_2$ d pr. ℔ mod $9^1/_2$ d forrige aar. Men sæsonen 1901—1902 har ikke begyndt saa gunstig, al den stund en tiltagende tørke langs kysten, hvorfra den største produktion kommer, og en sent paabegyndt skibning har modarbeidet fremragende resultater.

Londonpriserne sammenlignet med priserne i foregaaende aar stiller sig saaledes:

	1900. Pr. cwt.	1901. Pr. cwt.
Januar	99.6	112.6
December	111.7	106.0

Sydney Harbor Trust.

En vigtig forandring er i aarets løb gjort i havnestyrelsen ved indførelsen af den saakaldte „Sydney Harbor Trust", hvilken forandring havde til hensigt at konsolidere myndigheden over byens havne og verfter etc. under en eneste styrelse, som antages at være fri for al politisk eller municipal indflydelse. Denne styrelse er repræsenteret af 3 kommissionærer, der ved en særlig „Act of Parliament" har faaet magt til at tage sig af alle dokker, verfter, landingspladse, platforme, jetéer, bølgebrydere, dampskibsbrygger etc. med ret til at kunne forflytte, forandre eller reparere disse.

Mange vanskeligheder er naturligvis allerede opstaaet ved indførelsen af denne nye ordning, og en stor irritation foraarsagedes ved forordningerne angaaende havne- og verftsafgifter, der ansaaes for at være altfor drøie. En deputation af kjøbmænd opvartede ogsaa premierministeren for om muligt at faa nogen forandring i denne henseende, men uden videre gunstigt resultat. Det turde burde nævnes, at afgiften i Sydney er blevet fastsat til 1 sh. 8 d pr. ton død vegt. I Brisbane er afgiften 1 sh. pr. ton udførsel og i Melbourne og Adelaide endnu høiere.

Denne forandring i havneordningen i Sydney kommer naturligvis til at have stor indflydelse paa fremtiden og er utvivlsomt et fremskridt, som kommer til at virke velgjørende baade for den store almenhed og havnen, som det allerede har vist sig paa fremadgaaende pladse, hvor dette system har existeret i nogen tid.

I aarets løb er flere udvidelser gjort i statens jernbane- og sporveisnet, og særlig er stor opmerksomhed viet fuldendelsen af de elektriske sporveiskommunikationer inden hovedstaden og dens forstæder.

Ogsaa i Newcastle, statens anden betydelige by, er en masse arbeider udført for at forbedre havnen og møde fordringer, som stilles af en mere vidtstrakt skibsfart.

Befolknings- og emigrationsstatistik.

Hele befolkningen i New South Wales opgaar nu til 1 354 846 personer, en forøgelse fra foregaaende census af 230 892 personer.

I forbindelse hermed turde det være paa sin plads at omtale, at store anstrengelser er gjort for at udestænge emigrationen fra Australien af fremmede af de farvede racer, og nye bestemmelser er blevet vedtaget af generalguvernøren og den fødererede regjering i og for dette øiemed. Ved disse bestemmelser er tjenestemænd befuldmægtigede til at visitere og gjennemsøge far-

tøier fra fremmede steder, og om det befindes, at emigranter af farvet race, som ikke ansees at kunne modtages, er forsøgt indsmuglet, kan saadanne personer arresteres og inden en maaned tilbagebringes til sine respektive hjemlande. Den skandinaviske befolkning i New South Wales opgaar til 3 190 af norsk og svensk nationalitet. De fornemste skandinaviske firmaer i Sydney er:

Smith & Kopsen (Wm. Kopsen, svensk), skibsfurnerere, 70 Clarence Street, Sydney.

Nilsen & Robertson (J. Nilsen, svensk), skibsfurnerere, 17 Loftus Street, Sydney.

Olav Pauss (nordmand), skibsmægler, Wool Exchange, Macquarie Place, Sydney.

Gustav Augensen (nordmand), trælastimportør, Abattoir Road, Pyrmont, Sydney.

Fred Warberg (svensk), importør af tyske varer, 402 George Street, Sydney.

Hellström, Dunn & Co., før Oscar Hellström & Co. (O. Hellström, svensk), importører af svenske og norske varer, nr. 5 Macquarie Place, Sydney, hvilken sidste adresse ogsaa er det norske og svenske konsulats pro temp., og holdes konsulatet aabent kl. 9—12 form. og kl. 2—5 efterm. undtagen lørdag, da det lukkes kl. 1.

Almindelig skibsfart.

	Seilskibe.	Dampskibe.
Antal ankomne fartøier	653	2 799
Tonnage	673 007	3 523 401
Antal udklarerede fartøier	719	2 656
Tonnage	760 836	3 563 990

Med indførelsen af „The Commonweak“ er Australien traadt ind i et nyt stadium, og kommer dette uden tvivl til at give handel og industri en kraftig impuls; thi enighed giver styrke, og hvad én koloni ikke kunde udføre, gjennemføres med lethed af de forenede stater. Hvorvidt dens betydning kan blive saa vidtgaaende, som enthusiastiske australiere forudsiger, der i Australien ser et nyt Amerika, turde dog være tvivlsomt, thi Australien savner de forudsætninger, som fandtes i Amerika. Vi maa nemlig ikke overse, at man, da Amerika indførte sin høie beskyttelsestold, der havde en kjøbedygtig befolkning af ca. 55 millioner, medens vi her i Australien blot har 4 millioner spredte over et overordentlig stort areal, og at Amerika havde hele kontinentet aabent for sig, og der med lethed kunde afsætte sin overflod af produktion. Dette er for Australien ikke at tænke paa, thi de høie fragter og det store tidstab gjør det umuligt for australske fabrikater at konkurrere med kontinentale. Hertil kommer de høie arbeidslønninger, den korte arbeidsdag (8 timer) og de mange helligdage, hvilket yderligere fordyrer fabrikatet. Sikkert er det, at det i hvert fald kommer til at vare mange aar, inden nogen nævneværdig industri kan opelskes inden landet selv. Denne tid burde Norge og Sverige benytte til at søge at vinde afsætning for sine varer, specielt jern og staal samt maskiner. Hertil fordres dog, at man gjør adskillige opofrelser for at kunne konkurrere med f. ex. amerikanerne, der ikke skyr nogen opofrelse for at vinde afsætning for sine varer. Først af alt maa man ikke være saa karrig med at sende prøver, thi uden prøver er nogen forretning her ikke at tænke paa. Videre maa alle kataloger og prislister være trykte paa engelsk med engelsk maal, mynt og vegt. Er dette ikke tilfældet, bryder forretningsmændene her

sig ikke engang om at se paa dem. Videre maa de ikke være ængstelige for, om saa fordres, at sende varen i konsignation samt at afpasse sine betalingsvilkaar efter de hersteds brugelige. Og saa tilsidst korrespondancen. Alting maa besvares pr. omgaaende: brev med brev og telegram med telegram. Dette er en omstændighed, hvis vegt man ikke synes tilfulde at vurdere.

Meieribedriften, landbruget og grubedriften er opdrevet til en betydelig høide og kan yderligere udvikles, saa at her burde være et godt felt for norske og svenske maskiner, afpassede for de forskjellige øiemed. Haandkjerner og mindre kjerner i almindelighed er værdiløse her, thi smaa landeiendomme existerer her ikke, og en almindelig eiendom har sine 1 000 kjør af ædleste race.

En omstændighed, som vore fakrikanter ikke vier fornøden opmerksomhed, er, at specielt verktøi o. l. maa tilvirkes efter de modeller, som arbeiderne her er vante til. Sker ikke dette, vinder de ingen afsætning. Et godt marked kunde ogsaa vindes for norske og svenske sagverk, thi de engelske og amerikanske er for svage og af for daarligt materiale til at kunne anvendes for de vældige sagblokke, som her findes. Dog maa sagene i saa fald kunne gjennemsage virke af mindst 5—6 fods diameter. De, som man nu offererer med 3 fods aabning, finder ingen anvendelse her. Svenske planker og bord burde ogsaa kunne importeres, thi her importeres ganske betydelige kvantiteter norske. Den nu indførte told af 2 sh. pr. 100 superf. fod kommer ikke til at hindre indførselen og bliver desuden antagelig afskaffet eller i det mindste betydelig reduceret, da den har vakt almindelig opposition i ledende byggekredse.

De udmerkede norske fiskeriprodukter burde ogsaa finde god afsætning her.

Med et ord, her var en hel del at gjøre i norske og svenske artikler, men der fordres megen energi for at føre dem ind, thi folket er meget konservativt her, og desuden maa de skandinaviske fabrikanter ikke spare paa omkostningerne for at være istand til at holde jævnt skridt med den amerikanske konkurrence.

Brisbane.

Uddrag af aarsberetning for aaret 1901 fra vicekonsul A. S. Carter.

Sukker. Forbudet mod anvendelse af arbeidere af den farvede race paa sukkermarkerne formodes at ville blive til stor skade for sukkeravlingen i Queensland, og man har beregnet, at $^2/_3$ af plantagerne paa grund heraf maa nedlægges. Der produceredes i denne koloni i aaret 1898 163 734 tons, i 1899 123 289 tons og i 1900 92 554 tons sukker. Nedgangen i de to sidste aar skyldes den store tørke. Exporten af sukker udgjorde i aaret 1900 669 389 tons mod 1 163 010 tons i aaret 1899 og 1 329 826 tons i aaret 1898. Tilintetgjørelsen af denne for Queensland saa uhyre vigtige industri vil virke trykkende paa skibsfarten, trælasthandelen og andre næringer.

Kvægdriften. Den store tørke har anrettet uhyre megen skade paa de store faare- og kvæghjorder i de vestlige distrikter, og kvægbestanden var ved udgangen af aaret 1900 reduceret til halvparten af, hvad den tidligere var. Exporten af frosset og preserveret kjød samt uld er derfor gaaet meget tilbage, men er dog endnu ganske betydelig. Der udførtes saaledes i aaret 1900: Uld til en værdi af £ 2 199 370, kjød for £ 1 561 888, huder for £ 551 752 og talg for £ 307 439. Meieribedriften gjør fremskridt, og der tilvirkedes i aaret 1900 8 680 389 lbs. smør og 1 984 708 lbs. ost.

For at modarbeide udbredelsen af en sort kaktusplante, kaldet „Prickly

Pear", der i enkelte distrikter har bedækket jorden saaledes, at den er aldeles udyrkbar, har regjeringen udlovet en præmie af 5 000 £ for en plan til udryddelse af denne skadeplante. Der udbetales ligeledes præmier for opdyrkning af udyrkede landstrækninger.

Regjeringen har givet forskjellige private selskaber koncession paa bygning af jernbaner til det indre af landet, og det vil saaledes blive muligt at paabegynde udvindingen af uhyre leier af kobber, sølv, kul og andre mineralier, der hidtil har henlagt unyttede. Der vil paa denne maade ogsaa blive anvendelse for duelige krops- og videnskabelige arbeidere.

Newcastle, N. S. W.

Uddrag af aarsberetning for aaret 1901 fra vicekonsul R. Alan Wallace.

Kulgrubedriften var ogsaa i aaret 1901 meget livlig, og udbyttet var større end i det foregaaende aar. Under aarets sidste maaneder var der en nedgang i udskibningen paa grund af det overfyldte kulmarked paa vestkysten af Syd-Amerika, hvorhen en stor del af kulladningerne herfra skibes. Det tiltagende forbrug af flydende brændsel i Californien og Hawaii har ligeledes bevirket en aftagen i kulexporten til disse to lande.

Tiltrods for tørken opgik exporten af uld i aaret 1901 til 53 218 baller til en værdi af £ 650 032, eller en forøgelse af 15 122 baller mod det foregaaende aar. Der exporteredes fremdeles 5 039 541 lbs. oksekjød og 6 954 231 lbs. faarekjød, alt i frossen stand, samt 64 323 „tins" preserveret kjød, 525 tons talg, 412 tons guano (af blod) og 129 tons benmel. Af levende kvæg exporteredes 1 473 heste (til Indien) og 2 644 okser, 2 943 faar og 577 svin til australske havne.

Fragterne var hele aaret igjennem lønnende; i december maaned blev imidlertid efterspørgselen efter tonnage for udlandet yderst flau og ophørte næsten ganske. I begyndelsen af aaret foraarsagedes adskilligt ophold i indlastningen ved den store ophobning af tonnage, men denne ulempe forsvandt dog efterhvert. Fra havnen udklareredes i aarets løb 1 550 fartøier dr. 2 216 068 tons.

Importen androg i aaret 1901 til £ 857 782, hvoraf trælast, ubearbeidet, for £ 9 790 og bearbeidet for £ 15 398.

Havnearbeiderne fortsættes stadig, og der er blevet opsat transportable hydrauliske kraner i det indre havnebassin, hvilke imidlertid ikke vil kunne benyttes, forinden man faar udvidet bryggepladsen noget. Forlængelsen af bølgebryderne skrider fremad, og ved hjælp af opmudringsarbeider er havnen nu gjort tilgjængelig for skibe af 23 à 24 fods dybgaaende.

Indhold: **London** s. 641. — **San Domingo** s. 676. — **Sydney, N. S. W.** s. 677.

Johannes Bjørnstads bogtrykkeri.

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler m. m.
indkomne i aaret 1902.

Udgivet ved

No. 15. departementet for det indre, afdelingen for udenrigske sager, handel og sjøfart. **1902.**

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

Skibes fart paa

og

udgifter i brasilianske havne

(ifølge skrivelse fra generalkonsulatet i Rio de Janeiro af 19de august 1902).

São Pedro do Rio Grande do Sul. Denne havn er staten Rio Grande do Suls vigtigste handelscentrum, medens Porto Alegre er dens hovedstad. Rio Grande do Suls havn regnes fra barren i syd til lidt ovenfor den lille by São José do Norte i nord. God ankerplads findes ved begge byer, kanske bedst ved den sidste. Der er nu atter toldbod (som en stund var ophævet) i Porto Alegre, der ligger omtrent 100 eng. mile i nord for São José, hvorfra en kanal fører did. Stikker skibe, bestemte til Porto Alegre, over 9 fod dybt, maa de losse i lægtere en del af lasten i São José. De anmelder dette i toldboden i Rio Grande og indklarerer der. Kapteinen viser sit aabnede manifest, hvorpaa toldvagt sættes ombord, og fartøiet kan derefter fortsætte til Porto Alegre.

Ved indløbet til Rio Grande do Sul findes fyrtaarn (Pharol da Barra) (beliggenhed sydl. br. 32° 7′ 15″, vestl. længde Greenw. 52° 6′ 18″), indviet i aaret 1896, hvidt, fast lys med vekselvise glimt hvert 30te sekund, der oplyser hele horizonten, og vagttaarn (Atalaya). Der er ogsaa fyr ved Ponta de Mostardas, 75 mile fra barren (alternativt hvidt og rødt lys hvert 30te sekund), beliggenhed sydl. br. 31° 16′ 30″, vestl. l. Gr. 51° 1′ 45″, hvorhos i Lagoa dos Patos findes fyrene Pharol do Estreito, Pharol do Caprão da Marca, Pharol

do Bujuru, Pharol do Christovão Pereira og Pharol de Itapona, til veiledning for seiladsen paa lagunen.

Til passeringen af barren gjøres fra vagttaarnet signaler, hvorved der gives skibsførere vink om den kurs, som skal styres, og paa hvilke de derfor bør være opmerksomme. Der benyttes smaa flag og standere. Der er imidlertid ved barren stationeret lodsbaad, som angiver, hvad retning fartøiet bør tage. Lodsvæsenet er omhyggelig organiseret og staar under ledelse af en brasiliansk sjøofficer.

Paa grund af barren kan havnen i det hele kun besøges af mindre fartøier. Tidligere kunde ikke fartøi, der stak dybere end 11, høist $11^1/_2$ engelske fod, gaa ind. Store og langvarige arbeider har imidlertid været udførte for at opmudre og uddybe kanalen over barren, og noget større fartøier kan nu passere, naar de ikke stikker dybere end $13^1/_2$ eller 14 fod. Dog er vanddybden paa barren noget afhængig af, hvorledes vinden blæser. Den angives enten i fod eller „palmos". En palmo er $8^3/_4$ eng. tommer (ikke 9).

De skibe, der besøger Rio Grande do Sul nu, er mest enten smaa seilskibe paa 150 à 300 tons eller tyske dampskibe paa fra 1 600 til 2 300 tons. Før var havnen livligere besøgt af fremmede skibe, saalænge udenlandske smaafartøier kunde tage sin del i kystfarten, idet Rio Grande baade importerede fra og exporterede meget til andre brasilianske havne. Dens import er kul, salt, vin og spiritus, olje, mel, flesk og manufakturvarer. Dens export er tørrede og saltede huder, horn, ben, benaske, tørret kjød (xarque), uld, haar, enkelte manufakturvarer, endel mineralier. Fartøier paa omkring 200 tons foretrækkes til udskibning af tørret kjød og huder.

Angaaende de regler, der ligeoverfor toldbod og havnepoliti bliver at befølge i Rio Grande do Sul, er der udgivet et reglement, der med engelsk og fransk oversættelse leveres hver kaptein ved hans ankomst, for at han skal gjøre sig bekjendt dermed. Det tilbageleveres ved afreisen.

Angaaende fartøier og fragter har der i tidens løb udviklet sig bestemte handelskoutumer, hvilke er fastslaaede og erkjendte som gyldige, for at opkomne stridigheder derefter kan bilægges, og med hvilke skibsførere altsaa i tvivlstilfælde kan gjøre sig bekjendt, hvor certepartiet ikke har udtrykkelig bestemmelse om et eller andet punkt.

De udgifter, et fartøi dersteds vil have, er væsentligst følgende:

Fyrafgifter. Disse er de samme som i Rio de Janeiro, nemlig for fartøi op til 200 tons 40 milreis, op til 400 tons 60 milreis, op til 700 tons 80 milreis, over 700 tons 100 milreis, alt med en 10 pct.s tillægsafgift og at erlægge i guld. En damper paa 1 000 registertons vilde altsaa betale i fyrafgift 110 milreis guld, en seiler paa 500 tons 88 milreis i guld.

Kaiafgifter. Kaiselskaber findes ikke, og fartøierne losser i lægtere. Men naar lægterne lægger ind til toldbodkaien, og de er lastede med stykgods (General Cargo), kræver toldboden en kaiafgift af dem af 600 reis pr. løbende meter og erlagt i guld. Ved statens kai (State Quay) oppebæres en afgift af 30 milreis pr. reise og af seilskib 15 milreis pr. reise plus 150 reis pr. registerton, hvilket sidste dog kun betales én gang i aarets løb, selv om fartøiet gjør flere reiser. Denne afgift erlægges i papir.

Slæbning. Gode slæbebaade kan erholdes. Der betales: Fra sjøen ind til Rio Grande havn rs. 2$500 pr. ton paa de første 200 tons og 1$250 pr. ton

for de overskydende, erlagt i papir. Fra Rio Grande havn til sjøen rs. 2$100 pr. ton for de første 200 tons og rs. 1$050 pr. ton for de overskydende. For flytning (shifting towage) rs. 30$000 papir.

Lodspenge. Fra barren til Rio Grande eller fra Rio Grande til barren rs. 60$000 papir. For at flytte fartøiet i havnen rs. 20 papir. Regjeringslodsafgift (Government pilotage) rs. 0$500 papir pr. ton, hvilken afgift oppebæres af alle fartøier, som løber ind, og indkræves af toldboden, naar skibet udklareres.

Ballast (Lastro) betales med ca. rs. 3$000 papir pr. ton.

Lægtere (Saveiros). Lægtring af stykgods (General Cargo) ca. 3 milreis papir pr. ton og af kul ca. 2 milreis papir.

Ankerbaad til at lægge ud eller lette anker omtrent 30 milreis papir.

Mæglergebyr. 5 pct. paa afseilingscertepartier minus en trediedel givet tilbage til skibet.

Der findes endnu nogle andre udgifter, saaledes oversættelse af manifest og proviantliste, der betales alt efter dokumentets længde, indklarering og klarering af fartøiet i toldboden, hospitalsafgifter, stempelafgift ved fragtslutninger og andre stempelafgifter, ligesom nogle gratifikationer er vanlige.

Desterro (Florianopolis). Desterro er hovedstad i staten St.a Catharina og beliggende paa en ø. Der er fyr ved indløbet, paa Ponta dos Naufragados, som er synligt paa ca. 16 engelske miles afstand. Dette fyr, der blev indviet i aaret 1861, har rundt, muret taarn med apparat af 3die orden, dioptrisk, med formørkelser. Dets beliggenhed er sydl. br. 27° 50′ 30″ og v. længde Gr. 48° 40′ 45″. Lyset ligger m. 42.60 over havfladen.

Der findes paa St.a Catharinas kyst nu ogsaa fyr paa Ilha Arvoredo. Dette daterer fra aaret 1883, med hvidt, fast lys omvekslende med hvide og røde glimt hvert andet minut. Lyset er anbragt i et hvidmalet kegleformet jerntaarn. Betjeningens hus, der ligger ved siden af, er hvidmalet. Fyrets lys ligger m. 14.70 over jorden og m. 90.10 over middels vandstand. Lyset er synligt i klart veir i 23 miles afstand. Beliggenheden er sydl. br. 27° 18′ 0″, v. længde Gr. 48° 22′ 15″. Ligesaa paa Ponta de Santa Martha Grande, fra aaret 1891, hvidt, fast lys sigtbart i 26 miles afstand i klart veir, med dobbelte hvide glimt hvert 30te sekund, der oplyser hele horizonten, og med et rødt blink i retning s. o. 40, der angiver det 13 engl. mile borte liggende farlige skjær Pedra do Campo Bom. Lysets høide over havet er m. 76.10. Beliggenhed sydl. br. 28° 38′ 0″, v. længde Gr. 48° 49′ 45″. Ved Imbituba er et lidet fyr fra aaret 1882, beliggenhed sydl. br. 28° 16′ 45″ og v. l. Gr. 48° 40′ 15″. Lyset ligger m. 21 over havet, kan sees i 10 miles afstand og er hvidt, fast lys. Paa øen Anhato Mirim er fra aaret 1886 anbragt et fyr paa en hvidmalet jernsøile med galleri og sidetrappe, med hvidt fast lys. Det er af 6te orden. Lyset ligger m. 8.25 over jorden og m. 39.10 over middels vandstand og kan sees i 12 miles afstand med klart veir. Beliggenhed sydl.

br. 27° 25′ 36″ og v. l. Gr. 28° 34′ 15″. Ved São Francisco do Sul er der fra aaret 1887 et fyr med hvidt, fast lys af 6te orden, der ligger m. 95 over middels vandstand, sigtbart i 12 miles afstand, der oplyser 27° af horizonten fra s. o. gjennem ost, nord og vest til s. v. Dets beliggenhed er sydl. br. 26° 10′ 15″ og v. længde Gr. 48° 33′ 15″.

De udgifter, et fartøi har i Desterro, er:

Fyrafgift. Fartøi paa indtil 200 registertons betaler rs. 40$000; indtil 400 tons rs. 60$000; indtil 700 tons rs. 80$000; over 700 tons rs. 100$000, at erlægge i guld (à 27 d pr. milreis).

Hospitalsafgift. For hver mand ombord undtagen kapteinen rs. 1$920 samt en fast afgift for fartøiet, hvilken for større fartøier (damper, barkskib eller skonnertskib) er rs. 18$000 og for brig, skonnertbrig eller skonnert er rs. 12$000 (papir).

Lodsafgift. For lodsning ind eller ud betales fra rs. 100$000 til rs. 150$000. Dog bemerkes, at man ingen forpligtelse har til at benytte lods.

Sundhedspas. Betales med rs. 40$000.

Kaiafgift (Docas). Denne afgift betales i guld med 600 reis pr. løbende meter front, der optages af de smaa fartøier, der har modtaget lasten fra fartøiet, og bliver omkring rs. 7$200 guld pr. lægterfartøi.

Slæbning og lægtere. Hertil har fartøiet som regel ingen udgift.

Losningsafgift saavel af dampere som seilkibe bæres nemlig vanligen af konsignatærerne. Er anden aftale truffet, er den oftest rs. 2$000 pr. ton i havnen og rs. 3$000 à rs. 3$500 pr. ton udenfor havnen.

Ballast. Sedvanlig bruges sandballast, og denne kan erholdes til rs. 3$000 à 3$500 pr. engelsk ton.

Mæglergebyr. Dette er 5 pct.

Stempelafgift paa sluttet fragt. Saadan betales for fragt for last modtaget til udlandet efter følgende skala: For fragt indtil rs. 500$000, afgift rs. 2$200; indtil rs. 1 000$000, afgift rs. 4$400; fra 1 000$000 til rs. 2 000$000, afgift rs. 8$800. For hvert rs. 1 000$000 (eller del deraf) derover betales yderligere rs. 4$400.

Afgift til staten St.a Catharina (Imposto estadoal). Der kræves for hver mand ombord rs. 1$000, samt for fartøiet, naar det er optil 200 registertons, rs. 12$000, og naar det er over 200 tons, rs. 3$000 mere for hver 50 tons eller del deraf.

Manifest i ballast. Et skib paa fra 100 til 200 tons betaler rs. 12$000, og desuden opkræves rs. 4$000 for hver 100 tons eller fraktion derover.

Ankergrund. Seilskibe og dampere kan løbe ind i havnen med

indtil 13 fods dybgaaende. Stikker de mere, maa de forankre ude ved Barra do Norte ved Ilha dos Ratones og der lette noget af lasten. Dette koster rs. 3$000 eller rs. 3$500 pr. engelsk ton last.

Kul. Der findes deposito af kul for dampere, der behøver det.

Paranaguá. Dette er staten Paraná's vigtigste havn. Den er beskyttet af øen Cotinga. Der er god ankergrund selv for større fartøier, og barren kan uden vanskelighed passeres. Indløbet til havnen er delt i to kanaler ved Ilha do Mel og smaaøerne Ilhotes das Palmas. Den sydøstlige kanal er den mest benyttede. Det er forsigtigst at benytte lods og omhyggelig at se efter bøier og seilmerker.

Der findes fyrtaarn paa Morro das Conchas paa den nordøstlige spids af Ilha do Mel, indviet i aaret 1872, med hvidt, fast lys, sigtbart i 18 miles afstand. Taarnet er kegleformet, af jern. Lyset ligger m. 60.0 over havet. Beliggenheden er s. br. 25° 32' 40", v. l. Gr. 48° 18' 10". Et lidet fyrtaarn er anbragt ved fæstningen ved barren (Pharolete da Fortaleza), indviet i aaret 1885, med rødt, fast lys, oplysende hele horizonten. Dets lys, af 6te orden, kan sees i 6 miles afstand og ligger 16 meter over middels vandstand. Beliggenheden er s. br. 25° 30' 55" og v. l. Gr. 48° 19' 22".

De vanlige udgifter, som et fartøi paa ca. 1 000 reg.-tons vilde have i Paranaguá, er indklarering ved toldboden rs. 10$000, indklarering ved Capitaniaen rs. 10$000; for begjæring af losning rs. 10$000; for begjæring af toldvisit til konferering af lasten rs. 10$000; for erholdelse af frihed til at seile efter endt losning (desembaraço) rs. 2$000. Oversættelse af manifest, naar fartøiet kommer med last fra udenlandsk havn, — fra rs. 50$000 til 100$000, alt efter dets indhold og længde; oversættelse af listen over proviant og udstyr (sobresalentes) rs. 10$000; forskjellige stempler rs. 10$000; fyrafgift ca. £ 9. 0. 0 og rs. 100$000; hospitalsafgift rs. 12$000 for fartøiet, rs. 1$920 for hver sjømand ombord; pas fra toldboden til at løbe ud rs. 7$000; ligesaa pas fra Capitaniaen, lodsafgift, eftersyn af papirerne og attest om ind- og udklarering rs. 130$000; pas til Antonina rs. 7$000; certifikater om fyrafgift rs. 1$100; sundhedspas rs. 40$000; konsulatafgift i det argentinske eller uruguayske konsulat, hvis fartøiet afgaar lastet til disse lande, ca. rs. 100$000, og noget mindre i det chilenske, hvis det gaar lastet til Chile; stempelafgift af befragtningskontrakten rs. 4$400 pr. tusind milreis paalydende værdi; stempler til politipas rs. 8$000; agentens honorar rs. 50$000. Sandballast kan erholdes og betales med rs. 4$000 pr. ton.

Santos. Fartøi, der nærmer sig Santos fra syd, veiledes ved fyr paa kysten ved Cananca, nemlig Pharol do Bom Abrigo, der er bygget paa Ilha do Bom Abrigo og skriver sig fra aaret 1886. Lysapparatet er dioptrisk, af 6te grad, og viser sukcessivt to hvide og et rødt blink med et mellemrum af 15 sekunder mellem hvert blink. Fyrlygten ligger m. 12.25 over jorden og m. 154.20 over vandet, og lyset sees i klart veir i en afstand af 14 mile. Taarnet, af firkantet form, er indbygget i huset for fyrbetjeningen; begge er malede hvide. Beliggenhed: Sydl. br. 25° 6' 40", vestl. l. Gr. 47° 51' 44".

Fartøi, der kommer fra nord, veiledes af Pharol de São Sebastião, der

ligger paa Ponta do Boi, paa den sydøstlige spids af Ilha São Sebastião, og indviedes i aaret 1900. Lysapparatet er dioptrisk af 3die orden, og dets lys er funklende med blink hvert 10de sekund og sees i klart veir i 20 miles afstand. Lygten ligger m. 16.5 over jorden og m. 74 over middels vandstand. Taarnet er firkantet, opført af murverk og malet hvidt ligesom fyrbetjeningens hus, der ligger ved siden. Lyset fra fyret oplyser 213° 45' af horizonten. Dets beliggenhed er sydl. br. 23° 58' 30", vestl. l. Gr. 45° 15' 21".

Ved indløbet til Santos er der fyr paa øen Moela, hvilket i sin nuværende form skriver sig fra aaret 1895. Det viser hvide og røde blink hvert 30te sekund. Lyset er synligt i 24 miles afstand i klart veir. Lysapparatet er dioptrisk, af 1ste orden, anbragt i et cylinderformet, muret taarn. Lygten ligger m. 9.50 over jorden og m. 103.50 over havet. Beliggenhed s. br. 24° 3' 5", og vestlig l. Gr. 46° 15' 30".

Ved indløbet til Santos kan slæbebaad i regelen erholdes. Skulde saadan ikke være tilstede og vind og strøm være imod, kan seilfartøi, om saa ønskes, gaa til ankers nær stranden ved skandsen, den saakaldte Praia de Goes for siden at fortsætte farten ind. Havnen begrændses i øst af øen Santo Amaro og i vest af øen Engua Guaçu. Mellem øen Santo Amaro og fastlandet gaar floden Bertioga (der er seilbar for baade alene). Bugten er ret stor, omtrent 3 à 4 engl. mile dyb fra indløbet, med fra 4 til 10 favne vand. I dens nordøstlige del er indløbet til den egentlige havn. Denne strækker sig mellem Taipú-odden og Ponta Grossa og er beskyttet mod alle vinde undtagen fra sydvest. Fartøier kan ankre der paa 30 fod vand og ligge i al sikkerhed. Farvandet er rent for klipper. Fra barren ved Taipú-odden gaar løbet i en med bøier opmerket kanal. Lods kan faaes, om saa ønskes. I havnen og i kanalen har der været forskjellige rester af sunkne fartøier, men disse er blevne fjernede. Det hænder trods foretagne opmudringer, at fartøier er komne paa grund paa sandbanker, uden at dette dog har skadelige følger. Seilfartøier afventer, hvis pladsen ved kaien skulde være meget optaget, sin tørn til at flytte didind, dampskibe, der kun har kortere operationer, f. ex. rutedampskibene, gaar oftest fra havet lige ind til kaien, fortøier, udfører sit arbeide, og afgaar, uden at behøve at henligge paa anden ankerplads.

Som vigtigste havn for staten São Paulo er Santos saavel, hvad import som export angaar, et betydeligt handelssted. Det har omkring 25 000 indbyggere. Det indfører alleslags varer. især kul, salt, ris, maskiner, manufakturvarer, saltet og tørret fisk, lædervarer, vine og brændevine, hvede, hvedemel, alfalfa. Det udfører først og fremst kaffe (nu helt op til $9^1/_2$ million sække om aaret), sukker, rhum, tobak, ris, bomuld, huder.

Takket være de store kaiarbeider, der har afløst de tidligere primitive brygger, samt opmudringerne i floden og de ved Santos City Improvements Co. gjorte forbedringer i byens kloak- og vandledninger er de almindelige sundhedsforholde dersteds bleven meget forbedrede, og havnen kan ikke nu længere nævnes som en, hvor gulfeber optræder i foruroligende grad. Til drikkevand og nødvendige skibsprovisioner er der god adgang.

Den store kai, der nu strækker sig langs havnen fra den engelske jernbane forbi toldboden i retning af Outeirinhos, hvoraf henimod 2 kilometer kan benyttes, og som, naar den bliver fuldt færdig, vil have en længde af over 3 km., er anlagt af selskabet Companhia Docas de Santos, et med væsentlig brasiliansk kapital dannet selskab, der af regjeringen fik koncession herpaa. Kaien er et meget solid arbeide opført af store stenblokke og i sin sydligere del af store konkretblokke med overliggende huggen sten. Anordningerne for

losning og lastning er praktiske, heldig udtænkte og sparer tid og arbeide. Forskjellige flytbare kraner, bevægede ved hydraulisk og fremtidig ved elektrisk kraft, er anbragt langs henad kaien. Selv meget store dampere kan nu lægge ind til denne. Kranerne tager godset fra skibets dæk og flytter det enten til jernbanevogn, der løber paa de paa kaien anbragte spor, forsaavidt godset kan fortoldes „sobre agua", eller ind i de henad kaien staaende vareskure, hvor varerne opbevares og toldbehandles, og hvorfra de lastes over til jernbanevogne paa skurets modsatte side ind mod byen. Kranerne er større eller mindre. For at flytte det tungeste gods har selskabet flydende kraner, som kan løfte op til 80 tons. Vareskurene er let byggede, praktisk indrettede, forsynede med flytbare kraner til at løfte, flytte og indlaste varer. De har solide laas- og kontrolindretninger og er under opsyn af vagt. Toldklareringen udføres i selskabets vareskur eller paa dets kai, og varerne forlader ikke disse lokaliteter, inden toldbehandlingen er udført og tolden betalt. Selskabet kontrollerer saaledes baade, at det selv faar sine afgifter, og at statskassen faar sit. Den tidligere toldbodbygning existerer endnu, men er nu kun benyttet som kontorer og har ikke længere egne varehuse.

Under 10de juni 1899 er der udfærdiget reglement af kaiselskabet for fartøiers fortøining og arbeide ved kaierne. Dettes bestemmelser er saalydende:

1. Intet skib skal komme langs kaien, før de officielle visitter af havneauthoriteterne er blevne afsluttede, de nødvendige tilladelser erholdte og fortøiningspladsen behørig udpeget af selskabet, og saalænge de ligger fortøiede langs kaien, skal kapteiner, officerer og mandskaber være underkastede nøiagtig iagttagelse af disse regler.

2. Intet skib skal blive fortøiet til kaien undtagen i nærvær af selskabets havnemester og blot om dagen, saalænge laste- og lossearbeidet gaar paa, og om det skulde være nødvendigt for skibet at komme tæt ind langs kaien, maa der vises stor omhyggelighed i at passe paa trosserne, i overensstemmelse med bevægelsen i ebbe og flod, for ikke at foraarsage nogen skade paa ringbolte eller fortøiningspæle.

3. Kapteiner og officerer skal bruge al forsigtighed i at bringe sine fartøier langs med kaien, og seilskibe skal tage sine ræer ind for at hindre skade paa kranerne eller anden selskabet tilhørende eiendom, da de vil være ansvarlige for al gjort skade.

4. Alle skibe skal være forpligtede til at forlade kaien, naar det saa beordres af selskabet, selv forinden losning eller lastning er bragt tilende, under følgende betingelser:

   a. Hvis det paa grund af et større antal skibe, som behøver plads, skulde være nødvendigt at lægge et skib langs et andet, og der skulde opstaa noget spørgsmaal af, at lasten fra det yderst liggende fartøi bringes over dækket af det fartøi, der ligger indenfor.

   b. Hvis det skulde være nødvendigt at bringe et skib langs kaien, som har en priviligeret plads, saaledes som det er tilfældet med fartøi med materiale, der er paatrængende nødvendigt for regjeringen, for dette selskab eller for jernbaner eller i noget andet specielt tilfælde.

5. Alle skibe skal være forpligtede til at slakke paa sine trosser for at tillade fartøier at komme langs kaien eller forlade denne, naar det beordres af selskabet.

6. Alle skibe skal være forpligtede til at ankre i en afstand af ikke mindre end 150 meter ud foran kaien, naar de ikke losser eller laster, for

at give tilstrækkeligt rum for de fartøiers bevægelse, som forlader kaien eller kommer langs den.

7. Fartøier, som tager ballast langs kaien, maa vise den respektive tilladelse saavelsom kvittering for betaling af afgifter derfor.

Der maa vises al omhu for, at ballast ikke falder overbord, under en mulkt af 100 milreis, og efterkommes ikke dette paalæg, skal arbeidet stoppes.

8. Alle skibe er forbudte at kaste aske, feieskarn eller hvilketsomhelst andet affald ud i floden, hvilket vil være til skade for vanddybden paa fortøiningspladsene ved kaien som for sundheden i havnen, under straf af en mulkt, som selskabet vil paalægge i henhold til sine reglementer.

9. Fra kl. 6 hver aften til kl. 6 den følgende morgen bliver kaiomraaderne afstængte, og ingen faar lov at passere undtagen gjennem de af selskabet anviste porte og i nærvær af kaiselskabets natvægtere.

Hvilkensomhelst person, som maatte blive funden paa kaiselskabets omraader i strid med forannævnte klausul i reglementerne, skal arresteres og ilægges en mulkt af 100 milreis foruden den mulkt, som vil blive ilagt, hvis det skulde befindes, at der foreligger mere end en mangel paa iagttagelse af nævnte regel.

10. I tillæg til mulkten af 100 milreis, hvilken alle skibe vil blive underkastede ved brud paa nogen af ovenstaaende bestemmelser i dette reglement, vil de blive underkastede betaling af et lignende beløb for hver time, efter at der er givet kapteinerne eller deres stedfortræder besked, indtil selskabets ordrer er blevne befulgte.

11. Forinden noget skib begynder at losse, er følgende forpligtelser nødvendige at iagttage:

a. Nærvær af en toldbod-tjenestemand.
b. Aflevering til kaiselskabet af en kopi af manifestet undertegnet af kapteinen eller agenten.

12. Naar selskabets kraner benyttes til at laste eller losse, maa der lægges merke til, at løfte-evnen er angivet paa hver kran, og hvis der fastgjøres trosser eller kjættinger til kranerne, enten fra skibet eller fra land for et tungere løft, end der er angivet paa kranerne, vil en mulkt af 100 milreis blive ilagt eieren af godset eller fartøiet, foruden erstatning af værdien af den skade, som maatte være gjort.

13. Alle skibe skal, inden de modtager nogen last, være forpligtede til at vise de nødvendige tilladelser fra toldboden.

Intet skib skal modtage nogen last ombord uden i nærvær af en toldbodtjenestemand eller en funktionær fra statens finantsdepartement eller uden at have afleveret til selskabet et triplikat af den authentiske tolddispache, som viser, at export-afgifterne er blevne betalte ligesaavelsom de afgifter, der skyldes selskabet.

Disse regler er iøvrigt trykte paa engelsk, fransk og tysk, og skibsførerne bliver gjort bekjendt med dem ved ankomsten.

De afgifter, som selskabet oppebærer, erlægges efter følgende regler:

1. K a i p e n g e, der betales af fartøierne og er inbefattede under den stipulerede fragt.

a. Fortøiningsafgifter pr. dag og pr. løbende meter kai optagen af damper: 700 reis, og af fartøi, der ikke er damper, 500 reis.
b. Laste- og losseafgifter. For benyttelse af kaien til lastning og losning af varer og hvilkesomhelst artikler og til opmudring og rengjøring af havnen, pr. kilo 002.5 reis (ɔ: pr. ton rs. 2$500).

2. Arbeidspenge for udførte tjenester, ligeoverfor varerne og betalte direkte af disse.

a. Folkehjælps-godtgjørelse (taxa de capatazia) i overensstemmelse med toldlovsamlingen: For kolli, der ikke overstiger 50 kilos vegt 200 reis. For hver 10 kilos eller brøkdel deraf, som overstiger denne vegt, 100 reis, i henhold til tabel, der derover er opgjort. Medens saaledes et kolli paa 50 kilos betaler denne godtgjørelse med 200 reis, betaler et paa 200 kilos altsaa rs. 1$700, et paa 400 kilos rs. 3$700, et paa 800 kilos rs. 7$700, et paa 1 600 kilos rs. 15$700, et paa 1 800 kilos rs. 17$700 og saa videre.

b. Pakhus-godtgjørelse (taxa de armazenagem). Der betales fra losningens datum for hele tiden, varen bliver liggende, saaledes: For en tid af indtil 30 dage, à 1 pct. af værdien om maaneden; for tid af indtil 60 dage, à $1^1/_2$ pct. om maaneden; for tid af indtil 90 dage, à 2 pct. om maaneden. For den tid, som forløber ud over de 3 maaneder, betales 3 pct. pr. maaned. Alt i overensstemmelse med opgjorte tabeller.

3. Afgifter for tjenester, som ikke er forudseede i kontrakterne med kaiselskabet, og som kan erlægges extra af fartøier eller kjøbmænd, om de ikke selv, naar de skal have dem udførte, vil besørge dem. Afgifter altsaa for lastning og losning og stuvning af waggoner og deres transport fra kaien til São Paulo Railway Company's station og omvendt: For kul pr. ton 2 milreis, for salt pr. ton $2^1/_2$ milreis. Hvilkesomhelst varer, der styrtes løse i rummet (mercadoria a granel) eller udelelige kolli indtil en vægt af 1 500 kilos, pr. ton 3 milreis; kolli af en vægt fra 1 500 kilos til 6 000 kilos pr. ton 4 milreis. For kolli, der er af større vægt end 6 000 kilos, bliver prisen at omforene.

4. Afgifter for tjenester ydede skibene, som ikke er indbefattede i kontrakterne med kai-selskabet.

a. Afgifter for stuvning af fartøier (taxa de estiva). Der betales pr. ton indstuvede varer 1 à 2 milreis.

b. Afgift for vand. Der betales pr. kubikmeter 2 milreis.

c. Afgift for ballast. Betalingen fastsættes i hvert enkelt tilfælde efter overenskomt.

For at give en idé om et fartøis udgifter i Santos hidsættes en proformaregning for en damper paa 2 000 reg.-tons ankommen fra Hamburg med 500 tons stykgods og afgaaet til Hamburg med en last paa 20 000 sække kaffe: Klareringsudgifter (despacho maritimo): fyrafgift af 2 000 metriske tons, rs. 100$000 guld = £ 11. 5. 0 à 12 d = rs. 225$000; hospitalsudgift, for skroget, 2 master à 6 milreis hver rs. 12$000 og 45 sjømænd à 1$920, rs. 86$400; fragtafgift rs. 4$400 for hvert tusinde milreis eller, hvis fragten à 25 sh. sættes til £ 1 500 (à 12 d = rs. 30 000$000), rs. 132$000; pas i havnekapitania'et rs. 0$600; pas fra havnepolitiet rs. 0$200; klareringsafgift (desembaraço) i toldboden 6$900; opsættelse af erklæring om ansvar (termo de responsabilidade) rs. 1$000; stempler og smaaudgifter rs. 5$000; udgifter til kai-selskabet (despezas à cia docas): losning af 500 tons à 2$500 rs 1 250$000; indlastning af 20 000 sække kaffe = 1 200 tons à 2$500 rs. 3 000$000; kaiplads 40 meter à 700 rs. pr. dag i 12 dage rs. 336$000; udgifter til stuvning: Losning 500 tons à 1$200 rs. 600$000; lastning af 20 000 sække kaffe à 80 reis, rs. 1 600$000; forskjellige udgifter: oversættelse af manifest rs. 50$000; sundhedspas, brasiliansk, rs. 40$000; slæbebaad, den hele tjeneste,

£ 30 à 12 d rs. 600$000; lods, den hele tjeneste, rs. 150$000; gratifikation til toldbodens tjenestemænd rs. 50$000; gratifikation til tjenestemændene fra staten São Paulo's toldkammer (mesa de rendas), som kontrollerer udførselen, rs. 100$000.

Ligesaa hidsættes en proforma-regning for et seilskib paa 500 reg.-tons, ankommen fra Hamburg med last af stykgods og afgaaet til Hamburg med en last af 10 000 sække kaffe.

Klareringsudgift: Fyrafgift af 500 reg.-tons, betalbar i guld, £ 9. 0. 0 à 12 d rs. 180$000; hospitalsafgift for skroget, 3 master à 6 milreis rs. 18$000, og for 10 sjømænd à rs. 1$920 for hver, rs. 19$200; fragtafgift 4$400 for hvert tusinde milreis, eller (hvis fragten ansættes à 25 sh. til £ 750. 0. 0 à 12 d = rs. 15 000$000) rs. 66$000; pas i havnekapitania'et rs. 0$600; pas fra havnepolitiet rs. 0$200; klareringsafgift (desembaraço) i toldboden rs. 6$900; opsættelse af erklæring om ansvar (termo de responsabilidade) rs. 1$000; stempler og smaaudgifter rs. 5$000; udgifter til kai-selskabet: Losning af 600 tons à 2$500 = rs. 1 500$000; lastning af 10 000 sække kaffe = 600 tons à 2$500 rs. 1 500$000; kaiplads 30 meter à 500 reis pr. dag i 20 dage rs. 300$000; betaling for stuvning: Losning af 600 tons à 1$200 rs. 720$000; lastning af 10 000 sække kaffe à 80 reis rs. 800$000; forskjellige udgifter: Sundhedspas, brasiliansk, rs. 40$000; oversættelse af manifest rs. 50$000; slæbning, hele tjenesten, £ 40 à 12 d rs. 800$000; lods, hele tjenesten rs. 150$000; klarering til udgaaende (despacho de sahida) rs. 50$000; gratifikation til tjenestemænd fra toldboden rs. 50$000; gratifikation til tjenestemænd fra staten São Paulo's toldkammer (mesa de rendas) rs. 50$000.

Hertil knyttes følgende bemerkninger: Fyrafgift. Da de dampere, som besøger Santos havn alle i regelen er over 700 tons, betaler de £ 11. 5. 0, omsat i papir — milreis efter dagens kurs. For seilskibene betales efter følgende tabel: Fartøi paa optil 200 tons £ 4. 10. 0; mellem 200 og 400 tons £ 6. 15. 0; mellem 400 og 700 tons £ 9. 0. 0, over 700 tons £ 11. 5. 0.

Hospitalsafgift: Der er ikke beregnet afgift af 1$920, for hver, af officerer og kaptein, da de altid bliver behandlede i særskilt værelse i hospitalet, om de bliver syge, og saaledes betaler særskilt. Ved at der for sjømændene betales 1$920 for hver (enten der altsaa er syge ombord eller ikke), gives der dem fri behandling i Santa Casa.

Fragtafgift. Der betales kun afgift af udgaaende fragt, ikke af indgaaende fragt, og betales der af hver brøkdel af tusind milreis som af helt tusind. Beregningen sker efter dagens kurs, og betalingen af dette paalæg sker i stempelmerker. De øvrige smaa udgifter som pas fra havnekapitania'et og fra havnepolitiet og klareringsafgiften (desembaraço) i toldboden betales ligeledes i stempler. Passene til udgaaende (passe de sahida) beholder sin gyldighed kun for 24 timer og maa efter denne frists udløb atter fornyes med betaling af nyt gebyr.

Kaiafgifter. Som tidligere nævnt erlægges disse efter tabel og er fastsatte en gang for alle. Der erlægges for dampere rs. 2$500 pr. ton saavel for losset som for indtagen last, og dertil rs. 0$700 pr. meter kaiplads for fartøiet pr. dag, samt for seilskibe rs. 2$500 pr. ton saavel for losset som for indtagen last og rs. 0$500 pr. meter kaiplads for fartøiet pr. dag. Kaipladspengene betales, saalænge fartøiet ligger der, altsaa ogsaa for søndage,

helligdage og festdage. Betræffende kaiafgiften rs. 2$500 pr ton har derom ved flere anledninger været strid, idet skibsførere har ment, at denne afgift bliver at svare af varen og altsaa at betale af varemodtageren. De har i saadan anledning henvendt sig dels til sine konsulater dels til børsen (Praça de Commercio) uden at dette dog har medført resultat, hvis certepartiet ikke udtrykkelig berører dette punkt. Saadan omtale er ønskelig og af interesse, da nævnte betaling er ret betydelig. Af kaiselskabet er det i dets tabeller forudsat, at det er fartøierne, som skal erlægge den. Men det staar jo fartøiet frit for ved fragtslutningen i saa henseende at beskytte sig. Nogle kapteiner og redere, siger vor tilforordnede vicekonsul i Santos, har saaledes søgt at varetage sit tarv ved i certepartiet at bestemme, at „Wharfage & Dock duties" enten ikke skal overstige en vis bestemt sum for fartøiet, eller at disse udgifter ganske skal bæres af befragterne. Imidlertid er det nødvendigt, at saadan aftale fastslaaes i saa klare og utvilsomme udtryk, at den ikke er modtagelig for anden fortolkning, ellers vil der alligevel blive strid, og i tilfælde af rettergang afgjørelsen formodentlig gaa skibet imod, og dette alligevel blive nødt til at betale fuldt ud. Et svensk skib „Orion", som besøgte Santos, havde i saa henseende i sit certeparti indtaget en god klausul, der lød: „Wharfage and Dock duties, if any, not exceeding £ 15". I kraft af denne betalte fartøiet kun £ 15, og befragterne eller deres repræsentanter konsignatærerne erlagde resten i henhold til aftalen.

Stuvningsafgift. Regning over denne kan vanskelig paa forhaand opgjøres, da prisen vexler i nogen grad og er afhængig af, hvad konkurrence der er mellem de forskjellige estivadores, og det altsaa kan blive snart billigere snart dyrere. I gjennemsnit kan prisen dog angives til rs. 1$200 pr. ton. Prisen for stuvning af kaffe er fast, nemlig 80 reis pr. sæk. Ved losning af trælast anvender skibsførerne ofte, naar det gaar an, sine egne folk og sparer altsaa yderligere udgift. Losning af kul besørges af kaiselskabet for rs. 1$000 pr. ton.

Sundhedspas. Prisen for brasiliansk sundhedspas er altid rs. 40$000. Ved afgangen maa imidlertid, alt efter bestemmelsesstedet, ofte udtages sundhedspas ogsaa hos vedkommende lands konsulat og herfor betales forskjelligt. Det engelske gebyr for sundhedspas er saaledes rs. 11$500, det belgiske rs. 6$000, det amerikanske rs. 30$000, det argentinske eller uruguayske rs. 97$500.

Slæbning. Prisen for slæbning varierer mellem £ 50 og £ 30. Det er almindeligt, at fartøierne, naar de kommer ind, gjør aftale med slæbebaaden om al den slæbning, de under opholdet behøver, for en bestemt sum, alt efter arbeidets omfang og fartøiets størrelse. Ved dampskibe er det særdeles almindeligt at benytte slæbebaads hjælp til indlægningen til kaien og udtagningen derfra.

Adressekommissionen. Det er sedvanligt, at seilskibe betaler $2^1/_2$ pct. adressekommission til sin konsignatær, og skal da denne foretage alle de til indklareringen nødvendige skridt.

Dispachante. For udklareringen (Despacho de sahida) af dispachanten betales til denne sedvanlig, hvadenten fartøiet har last eller ikke, rs. 50$000.

Gratifikationer. Det er sedvanligt at give saadanne, men deres størrelse overlades det til skibsførerne selv at bestemme. Ved dampere er det i regelen agenterne, der fastsætter dem.

Ballast. Der gives forskjellige, der kan levere ballast. Betalingen derfor veksler og fast pris existerer ikke. Det staar skibsførerne frit for at slutte aftale derom, med hvem de vil. De kan ogsaa, som foran nævnt, erholde ballast hos kaiselskabet.

Vand. Forsyning af vand kan fartøiet erholde fra City Improvement Co. gjennem Cia. Docas (Kaiselskabet) for rs. 2$000 pr. ton som foran nævnt.

Rio de Janeiro. Fartøier, der nærmer sig den brasilianske hovedstad fra nord, har veiledning først i fyret paa Cabo St. Thomé, indviet i aaret 1882, der er dioptrisk, af 1ste orden, med hvide blink hvert minut og med total formørkelse. Lygten ligger m. 45 over jorden og m. 49 over havet. Lyset er synligt i 19 miles afstand i klart veir, fyrtaarnet er af jern, kegleformet og malet rødt. Fyrbetjeningens hus er indbygget med taarnet og er malet hvidt. Beliggenhed sydl. br. 22° 2′ 0″, v. l. Gr. 40° 59′ 45″. Paa øen St. Anna ved Macahé er der videre et fyr, dioptrisk af 4de klasse, der udsender hvide og røde blink med mellemrum af 10 sekunder. Fyrlygten sidder i 15 meters høide over jorden og 135 m. over middels vandstand. Taarnet er muret, firkantet, hvidmalet med hvide huse for fyrbetjeningen ved siden. Beliggenhed sydl. br. 22° 25′ 25″ og v. l. Gr. 41° 44′ 20″. Dernæst veiledes de af fyret paa Cabo Frio, der i sin nuværende form daterer fra aaret 1893 og er et omdreiende blinkfyr, dioptrisk af 1ste orden, med hvidt lys. Det giver blink hvert 20de sekund med total formørkelse og oplyser hele horizonten. Lygten ligger 16 meter over jorden og 144 meter over middels vandstand. Lyset er synligt i 30 miles afstand i klart veir. Beliggenhed sydl. br. 23° 0′ 40″, vestl. l. Gr. 41° 39′ 54″. Den ved Cabo Frio ordnede signalstation modtager signaler fra fartøierne og meddeler disse til Rio de Janeiro, hvor de ved signal atter straks vises fra Morro de Castello. Fartøiets ankomst vil saaledes altsaa paa forhaand være kjendt inden dets ankomst, dette særlig hvad dampskibe i rute angaar. Lige udenfor indløbet til Rio-bugten ligger Ilha Rasas fyr indrettet i aaret 1883 som elektrisk fyr med to hvide og et rødt blink i rækkefølge. Blinkene varer $3^1/_4$ sekund hver, med mellemliggende formørkelser, der varer $11^1/_4$ sekund. Lygten ligger 96 m. over havet. Lyset er synligt i 24 miles afstand i klart veir. Beliggenhed sydl. br. 23° 3′ 40″ og vestl. l. Gr. 43° 8′ 15″. Paa fæstningen Sta. Cruz er der elektrisk fyr med hvidt, fast lys, synligt i 10 miles afstand, indrettet i aarene 1887 og 1902. Inde i bugten er der paa fæstningen Villegagnon et lidet fyr med fast rødt lys, og paa Ponta do Arsenal de Guerra et grønt og rødt fast lys.

Skulde fartøi ved storm eller ved utilstrækkelig manøvrering ombord, foraarsaget for exempel ved skeet havari udenfor eller sygdom ombord (som beriberi), hvad der er hændt, under sit forsøg paa at seile ind selv, fordi slæbebaad ikke er ude paa grund af sjøgangen, af den stundom ret sterke strøm blive drevet ned mod indløbets søndre side, saa at det løber fare for at komme for nær Sukkertoppen (Pão de Assucar) og São João, kan det give nødsignal til fæstningen, der atter underretter myndighederne i byen, hvorefter disse, ihvorvel noget eget redningsmateriale hidtil endnu ikke existerer,

sørger for, at en sterk slæbebaad gaar ud eller sender nogen af marinens smaafartøier til undsætning.

Ved indløbet findes barre, men der er altid vand nok over denne selv for de største fartøier. Skibene holder sig i den mellem Sta. Cruz og Lage gaaende kanal, der er ren, og ingen hindringer frembyder. Retningen indover er afmerket med bøier, paa hvilke fartøierne iøvrigt maa være opmerksomme

Fartøier, der nærmer sig indløbet til Rio, maa ved signal til fæstningen Sta. Cruz opgive sit navn og det sted, hvorfra de kommer. Er der karantæne mod dette sted, beordres fartøiet fra fæstningen at gaa til Ilha Grande først. Fartøi maa ikke løbe ind, inden fæstningen har tilkjendegivet, at saa kan ske, ved at drage sine signaler ned. Hvis fæstningen skyder et løst skud, maa fartøiet give agt, om dette er varselssignal til det selv eller til andet fartøi, og i første fald stoppe, vende eller lægge bi. Fæstningen skyder tre løse skud og derpaa et skarpt skud for at fremtvinge lydighed. Fartøiet maa selv betale skuddenes kostende. Naar fartøiet gaar ud af havnen, maa det signalisere til fæstningen sit navn for at vise, at det har tilladelse af myndighederne til at løbe ud. Naar udseilingstilladelsen er given, meddeles den nemlig straks til fæstningen. Fra et vist klokkeslet om aftenen (kl. 8 om vinteren og 9 om sommeren) til et vist klokkeslet om morgenen (kl. 6 om vinteren og 5 om sommeren), hvilket betegnes ved et kanonskud, ansees havnen stængt, og fartøier maa da ikke uden særskilt tilladelse (der for exempel gives de store passagerdampere som fast privilegium) løbe ind eller ud.

Fartøi, der ankommer, kaster anker foreløbig ude ved Ilha Villegagnon og modtager der sundheds- og politivisit. Derpaa anvises der det af havnemyndighederne ankerplads længere inde i bugten alt efter den operation, der skal udføres. Er der sygdom ombord, forbliver det liggende paa karantænegrunden ude ved Villegagnon. Det har da at holde karantæneflag heist og kan ikke kommunicere med land, ialfald ikke uden efter tilladelse og selv da med yderste forsigtighed. Breve og telegrammer, ordrer eller meddelelser overleveres fra afstand paa en stang eller i en pøs. Levnetsmidler eller mediciner afleveres paa lignende maade eller lægges over rækken, men mandskabet maa holde sig i afstand, og berøringen mellem de to fartøier maa vare saa kort som muligt.

Er fartøiet kommet ind i havari, lægges det paa „Ancoradouro de franquia“ der i nærheden, bestemt ved en linje mellem Villegagnon og Boa Viagem paa den ene side og krigsarsenalet og Gravatá paa den anden. Skal det losse eller omskibe last, ankrer det mellem Ilha das Cobras og Ihla das Encadas; det maa da indtage klyverbom og jagerbom (medmindre disse er faste) og læseilspirer og ikke ligge nær ind til Ilha das Cobras. Skal det laste, faar det plads udenfor bydelen Saude inde i bugten.

Under sin henliggen maa fartøiet passe paa, at det har tilstrækkeligt rum til at svinge, alt efter tidevandets bevægelse, og slakke kjættinger, om det behøves, for at undgaa kollisioner med omliggende skibe. Skulde nogen saadan kollision indtræde, gjør kapteinen straks anmeldelse derom i havnekapitaniet, hvorfra der undersøges, hvorved kollisionen kan være forvoldt. Kapteinen søger straks sagen mindelig opgjort med det andet skibs fører. Lykkes det ikke, giver han besked om sagen paa sit konsulat og melder samtidig protest hos den lokale dommer (Juiz Seccional Federal) og anholder hos denne om at faa besigtigelse af skaden opnævnt og afholdt, for saaledes i tilfælde at beholde sin ret til at forfølge sagen og søge erstatning.

Gives der af havnevæsenet, som iøvrigt anviser ankerpladsen, ordre til at

flytte, maa ordren straks efterkommes. Skulde under losningen eller lastningen sterk feber eller ondartet beriberi udbryde ombord, beordres fartøiet af sundhedsvæsenet oftest ikke ud til Villegagnon, men langt udover i retning fra land over Ilha das Euxadas (i den indre bugt altsaa), og bliver det der røget og desinficeret.

Fartøiet er forpligtet til at rette sig efter de ordrer, som gives det fra toldbod, havnevæsen, sundhedsvæsen eller politi. Toldvæsenet har vagtpost paa Ilha Fiscal og paa et i havnen liggende vagtskib. Ved fartøiets ankomst overleveres der kapteinen et paa engelsk, fransk, tysk eller norsk affattet havnereglement, som han har at holde sig efterrettelig.

Det bemerkes, at en af dets bestemmelser er, at naar skuddet er gaaet, der er tegn til, at havnen er lukket for natten, maa ingen skibsbaad være i fart fra eller til fartøiet uden særskilt skriftlig tilladelse. Ellers opbringes den, og mulkt ilægges. Heller ikke maa skibsførere eller mandskaber træffes roende i havnen, selv om de befordres af baadmænd, uden at de har saadan skriftlig tilladelse med sig.

For visse ladninger, især ris og salt, tillades det fartøier at lægge ind til pakhuse (trapiches) i Gamboa og Saude. Dog bevilges som regel ikke disse tilladelser nu mere i de tre sommermaaneder (medio december til medio marts). I disse skal alle fartøier ligge ialfald 300 meter fra land. Stundom holdes forbudet mod at ligge ved trapiches i kraft i endnu flere maaneder.

Skibsføreren bør rette sig efter de praktiske sundhedsregler, der gjælder i denne havn, især for gulfeberens skyld. Han bør saavidt muligt paase, at mandskabet i den varme aarstid ikke sover paa dæk, i dug, ikke bader i havnens vand, ikke nyder raat vand de første dage, ikke bliver vaad uden at skifte saavidt muligt straks, ikke spiser raa frugt og er forsigtig med spirituosa. Mandskabet bør i den varme tid komme saa lidet som muligt i land og bør helst ikke forblive i land om aftenen og natten.

Skulde nogen af besætningen ombord blive syg, er det kapteinens pligt at varsle sundhedsvæsenet ved at heise nationalflaget paa fortoppen. Læge kommer da til i en af sundhedsvæsenets smaa dampbaade, undersøger den syge og bestemmer, til hvilket hospital (Santa Casa eller São Sebastião) han skal sendes, og giver til det øiemed indlægningsseddel (guia) eller afgjør, om han kan pleies ombord. Bliver nogen af besætningen syg i land, kan han selvfølgelig konsultere læge der og af denne eller fra vedkommende konsulat blive sendt til hospital, men især hvor det gjælder feber, ønsker havne-sundhedsvæsenet at vide det og at kunne føre kontrol med, om der fra fartøierne er forekommet sygdomstilfælde for at kunne undersøge renslighedstilstanden ombord og i tilfælde beordre desinfektion.

Kommer fartøi ind for ordre, kan det nu henligge i 10 dage uden at indklarere mod at betale en fast afgift af £ 2. 0. 0, og er det da fri for andre afgifter. Dog er efter en nylig afgjørelse fyrafgift ikke indbefattet deri (og betales altsaa extra). Fristen kan blive forlænget i 5 dage uden yderligere betaling. Kommer fartøiet derpaa til at losse eller laste i havnen, indklarerer det som ethvert andet fartøi og betaler de vanlige afgifter uden at erlægge den omhandlede faste afgift.

Indklarering maa i tilfælde foregaa inden bestemt frist og i alle tilfælde, hvor nogen udsættelse af speciel grund skulde være erholdt, snarest muligt. Er der paa reisen forefaldt noget særskilt, for exempel at ladningen er bleven beskadiget, eller at der under storm og overvand er bleven kastet eller skyllet overbord noget af lasten, bør dette ved indklareringen i toldboden nævnes, og

gjør denne da anmerkning derom. Skibsføreren bør samtidig gjøre sin foreløbige protest i sit konsulat. Denne er, om retstvist af nogen grund skulde opstaa om ladningen af begivenheden, ikke bindende for brasiliansk ret. Det kan saaledes være nødvendigt at gjøre protest straks ogsaa hos den lokale dommer (Juiz Seccional Federal), som har med sjøretssager at gjøre. Ianledning smaasager er det oftest nok at spørge lastemodtageren, om han anerkjender konsulatprotesten, og vil ved bekræftende svar protesten ved domstolen, der er forbunden med ikke ubetydelig udgift, kunne spares. De udenlandske og mange brasilianske handelshuse anerkjender i regelen konsulatprotesterne.

Over proviant og skibstilbehør (sobre salentes) maa kapteinen afgive fortegnelse til toldboden. Er disse sager tilstede i meget stor mængde, har der været spørgsmaal om at fremtvinge fortoldning deraf, og det især for cigarers og tobaks vedkommende. Dog vil kapteinen i Rio havn i regelen undgaa dette ved at lade toldvæsenet forsegle den beholdning, der ikke er strengt nødvendig under skibets henliggen, indtil skibet atter gaar ud.

Har skibet saltlast, maa kapteinen erindre ved indklareringen at gjøre anmeldelse om mulig svinding og begjære toldmand opnævnt til at kontrollere de maal og vegte, der skal benyttes under losningen samt til at efterse, om der kan sees huller eller synkninger i lasten, der kan tyde paa smeltning deraf. Toldboden medgiver 3 pct. m e r e, end der er manifesteret, uden at ilægge ansvar, men der er ingen procent ansat for m i n d r e udlosset end manifesteret. Tolden erlægges (og er der for salt saavel indførselstold, der erlægges pr. kilo, som konsumtionstold, der erlægges pr. liter) efter det manifesterede kvantum, men viser det sig, ved at befølge nævnte fremgangsmaade, at der er losset mindre paa grund af svinding, kan kapteinen eller hans modtager tilbagebegjære tolddifferencen. Er nævnte formaliteter ikke iagttagne, medgiver toldboden ikke nogen tilbagebetaling af difference. I dette fald kan kapteinen (der oftest maa godtgjøre modtageren tolddifferencen) have adgang til at appellere afgjørelsen ved ansøgning, der expederes videre af toldbodens chef, til finansministeriet, men som regel uden synderligt haab om ændring, da man er nøie i disse spørgsmaal.

Betræffende losning, betaling af fragt og beregning af liggedage har der i Rio de Janeiro udviklet sig forskjellige handelssedvaner. De er oftest i favør af kjøbmændene. De foreligger ikke for tiden i nogen fastslaaet form. Det er sedvanligt, naar tvil opstaar, at man andrager hos Associação Commercial (handelsforeningen) om en udtalelse om, hvad der i det givne nærmere beskrevne tilfælde skal ansees for gjældende sedvane. Er begge parter enige, kan de hos dens arbitrage-udvalg (Junta arbitral) andrage om en arbitrageafgjørelse, som de paa forhaand forpligter sig til at respektere.

Rios havn er en af de rummeligste, bedst beskyttede og dybeste i verden. Kun Sidney i Australien skal i saa henseende kunne ligestilles med den. Selv under den livligste handelstrafik vil der derfor altid være rigelig plads for fartøierne. Virksomheden omfatter i m p o r t især af alle slags manufakturvarer af silke, uld, bomuld, jern og staal, isenkram, stentøi og glasvarer, mais, hvede, hvedemel, bælgfrugter, alfalfa, klipfisk, smør, ost og konserveret melk, vin, salt, kul, cement, læder og lædervarer, tougverk, oljer og maling, metaller i arbeide, kemikalier, vox, maskiner, og e x p o r t af især kaffe, sukker, bomuld, kakao, kautschuk, huder, horn, ben og benaske, rhum, forskjellige træsorter, manganesemalm, guld, diamanter, hel- og halvædle stene, agat, ipecacuanha med andre rødder og planter til medicinsk brug, gammelt jern og andet metal, tobak og cigarer, mandiocamel og tapioca.

Alleslags skibsreparationer kan blive udført i Rio, men de falder i regelen dyre. Der er anledning til doksætning. Marinen har tørdokker udsprængt i fast fjeld paa Ilha das Cobras for sine krigsfartøier, hvilke i nødsfald ogsaa aabnes for fremmede orlogsskibe. Lloyd Brazileiro har dok i Saude, hvor handelsskibe faar adgang. I Saude gives der ogsaa en slip (ophalingsbedding) for smaa fartøier. Paa Ilha do Vianna har firmaet Lage & Co. tørdok og mekanisk verksted, praktisk og meget tidsmæssig indrettet.

Drikkevand erholdes gjennem et særskilt selskab, Companhia União, tilbragt fartøierne i dampbarkasser, hvorfra det pumpes ombord. Det er fra byens vandverk og er af god kvalitet. Det betales med rs. 4$000 pr. 200 gallons („et merke", som det kaldes) og er saaledes forholdsvis billigt. Skibsprovisioner og skibstilbehør kan erholdes til enhver tid, ihvorvel de ikke er billige. Ferskt kjød koster i regelen fra 800 reis op til rs. 1$300 pr. kg. for okse- og kokjød, 1$600 à 1$900 somoftest for faarekjød og 1$400 à 1$800 pr. kg. for svinekjød. Priserne vexler i nogen grad med pengekursen. Grønsager erholdes altid til rimelig pris.

De udgifter, som et fartøi, der losser eller laster i Rio, vil have, kan anføres saaledes:

Oversættelse af manifest. Betalingen varierer alt efter manifestets længde, indhold og sprog.

Honorar til mæglere eller dispachanter ved toldklareringer:

For fartøi indtil	300 tons.	300—600 t.	600—1 000 t.	over 1 000 t.
Indklarering rs.	20$000	30$000	40$000	50$000
Færdig klarering - (Desembaraço).	20$000	30$000	40$000	50$000
Afgangsklarering -	20$000	30$000	40$000	50$000

Fyrafgift (betales i guld). For fartøi paa indtil 200 tons betales 40 milreis (£ 4. 10. 0), paa 200—400 tons 60 milreis (£ 6. 15. 0), paa 400—700 tons 80 milreis (£ 9. 0. 0), over 700 tons 100 milreis (£ 11. 5. 0), alt med en tillægsafgift af 10 pct.

Hospitalsafgift til Santa Casa. For større fartøi, (bark, barkskib, skonnertskib) 18 milreis (à 6 milreis pr. mast), for mindre fartøi (brig, skonnertbrig og skonnert) 12 milreis, samt desuden for hver sjømand ombord rs. 1$920. Sjømand fra fartøi, der har betalt denne afgift, forpleies i tilfælde af sygdom paa Santa Casa uden yderligere betaling, selv hvor sygdommen maatte vare ret længe.

Toldbod-klareringspas. Rs. 6$900; pas i Capitaniaen rs. 0$200; pas i havnepolitiet rs. 0$600, tilsammen rs. 7$700.

Stempler. Der vil være spørgsmaal om udlæg til stempler ianledning forskjellige papirer behøvelige under toldklareringen.

Fragtafgift. Af fragtslutning fra Rio til brasiliansk havn, hvorom der altsaa nu kun høist undtagelsesvis for vore fartøier kan blive tale, erlægges en afgift af rs. 2$200 for hvert tusinde milreis eller brøkdel deraf. Af fragt til

udenlandsk havn erlægges rs. 4$400 for hvert tusinde milreis eller brøkdel deraf. Afgiften erlægges i stempelmerker. Af den indgaaende fragt svares ingen afgift.

Gratifikationer og smaaudgifter. Det er sedvanligt, at der gives en del gratifikationer til toldpersonalet, der fører opsyn med indlastning eller udlosning. De varierer efter ladningens art og omfang og efter den tid, toldvagten har været ombord, og er maaske størst ved trælastladninger.

Konsulatviseringer. Skal fartøiet afgaa fra Rio til Argentina eller Uruguay, er det nødvendigt foruden sundhedspas fra disse landes konsulater at forevise og der faa paategnet kopi af folkelisten. Skal fartøiet afgaa fra Rio til Mexico, er det forsigtigst, at kapteinen i det mexikanske konsulat faar legaliseret to kopier af sit manifest for at medtage disse.

Sundhedspas. Brasiliansk sundhedspas koster rs. 40$000. Derhos er det forsigtigst at tage sundhedspas fra det lands konsulat, hvortil skibet er bestemt. Dette gjælder især Nordamerika, Mexico, Argentina og Uruguay, dog ogsaa britisk territorium.

Manifest. I anledning udgaaende last maa nu afgives manifest til toldboden med nøiagtig angivelse af varens art, mængde, værdi og vegt. Betalingen for affattelsen vil bero paa indhold og længde. Leveres det ikke, eller befølges ikke de givne forskrifter om affattelsen, kan der blive spørgsmaal om stor mulkt. Det er kaptein, agent og afskiber, der har forpligtelsen til at aflevere det.

Fragtkommission. Oftest betales en kommission, til modtageren, af indgaaende fragt af $2^1/_2$ à 2 pct. og af udgaaende fragt til mægleren af 5 pct.

Slæbning. Der er forskjellige selskaber, der har slæbebaade til fartøiernes disposition. Betalingen varierer endel, eftersom der er livligt i havnen eller ikke. Det er forsigtigst, at skibsføreren, inden han tager en slæbebaad, og især hvis han tager en for indgaaende udenfor havnen, akkorderer med den om prisen. Den vanlige betaling, der kræves, er for fartøier over 400 tons 10 pence pr. registerton betalt i milreis efter den dags kurs, da aftalen om slæbningen indgaaes, og er deri indbefattet den for fartøiet nødvendige slæbning ind, én flytning paa havnen og slæbning tilsjøs. For mindre fartøier er følgende pristabel den vanlige:

	En slæbning ud tilsjøs.	En slæbning i havnen, en tilsjøs.	To slæbninger i havnen, en tilsjøs.
Fra 80 til 150 tons	£ 7. 0. 0	£ 8. 0. 0	£ 10. 0. 0
- 151 - 200 -	- 8. 0. 0	- 9. 0. 0	- 11. 0. 0
- 201 - 250 -	- 10. 0. 0	- 11. 0. 0	- 13. 0. 0
- 251 - 300 -	- 11. 0. 0	- 12. 0. 0	- 14. 0. 0
- 301 - 400 -	- 12. 0. 0	- 14. 0. 0	- 16. 0. 0

Ballast. Der vil altid være adgang til at erholde ballast af sand eller sten. Da sandballast fra Rio især i nordamerikanske havne af hygiæniske grunde synes at sees med forbeholdenhed, tages fra denne havn heller stenbal-

*

last. Prisen varierer noget, men er oftest rs. 3$500 pr. ton for sandballast, rs. 4$000 à 6$000 pr. ton for stenballast.

Baadmænd. Der er ved Caes Mineiros og i Saude altid baadmænd at erholde, ifald skibsføreren ikke benytter skibets egen baad. Prisen for en fart ud til et skib for en to-aaret baad er rs. 4$000 à 5$000 efter afstanden, for enkelt tur, og rs. 3$000, forsaavidt baaden efter overenskomst benyttes oftere under skibets henliggen.

Besigtigelse. Naar fartøi ankommer med last af stykgods, trælast, ris, salt, korn, vin, alfalfa eller lignende varer, der lettest paavirkes af skibets bevægelser i storm, af overvand eller fugtighed, er det anseet som en forsigtighed, at skibsføreren begjærer besigtigelse, hvilken udføres af autoriserede og edsvorne besigtigelsesmænd, opnævnte af konsulat eller, i tilfælde, af den lokale dommer (Juiz Seccional), og som derom afgiver rapport. Deres opgave er at undersøge, om lugerne har været ordentlig paa, om lasten har været forsvarlig stuvet, om der har været overvand gjennem dækket, om fugtighedspletter i varerne skyldes læk eller blot damp af varerne selv i rummet, om brækage og udlækning skyldes slingring og storm, om skade idethele maa tilskrives tilfældig begivenhed eller uforsigtighed. Fordelen af denne forføining, der tages eller undlades af skibsføreren alt efter omstændighederne, er, at han i den afgivne rapport har et for tilfælde af tvist om opgjør og fragt nyttigt bevismateriale om lastens tilstand ved ankomsten og om den forsigtighed, han selv har udvist. Honoraret er for besigtigelse £ 3. 0. 0 for første besøg og halvdelen for senere, eller noget mere, hvor der som f. ex. i retstvist kræves mere indgaaende undersøgelser.

Lægtring. I Rio foregaar hidtil næsten al losning (de faa tilfælde undtagne, hvor fartøier lægger ind til Trapiches) ude paa bugten i lægtere, der atter slæbes i land for at losses. Hvem der bærer lægtringsudgifterne, vil bero paa certepartiets udtryk, om dette siger, at det skal aflevere lasten „alongside". Heder det derimod, at skibet skal levere lasten iland paa kai, bliver det fartøiet, der baade skal træffe aftale med lægtere og betale dem. Dette er en ret betydelig udgift og bør derfor nøie tages i betragtning ved certepartiets affattelse. Leverer fartøiet ikke lasten „alongside", men paa kai, er fartøiet egentlig udlosset først, naar dets lægtere er udlossede. Ialfald med trælastladninger er det dog fast sedvane at anse fartøiet udlosset den dag, fartøiet selv gav sidste planke fra sig til lægteren (selv om den sidste lægter først udlosses iland dagen efter eller senere) og beregne opgjøret efter den dags kurs. Lægtring betales for trælast med fra 3 til 4milreis (vanlig rs. 3$500) pr. dusin planker 3″×9″×14 fod. For lægtring af tjære og harpix i tønder betales vanlig 200 reis pr. tønde eller kolli. For losning og lægtring af kul og kokes betales rs. 1$800, for korn rs. 2$000 pr. ton. For sukker, mais og anden „general bag cargo" i sække à 60 kilo betales 160 rs. pr. sæk for losning. Ved stykgods betales i regelen rs. 10$000, iberegnet lægtere, for losning og landsættelse. Marmor og maskineri 14$000 pr. ton. Gods fra River Plate betaler oftest rs. 7$000 pr. ton, iberegnet lægtringen. Naar bomuld lastes eller losses, beregnes rs. 400 pr. balle. Laste- og lægtringsudgiften ved jernmalm, hvor skibet maatte have paataget sig at bære denne, er rs. 1$800 pr. ton. Hvis skibet skal skaffe sig arbeidsfolk og betale disse, er den vanlige betaling pr. dag rs. 8$000 (pr. nat rs. 12$000) og for formænd

resp. rs. 10$000 og 20$000. Halv dag betales med rs. 4$000, halv nat med rs. 6$000. Arbeidsdagen regnes fra 6 morgen til 6 aften med hviletid for maaltider, saavel sommer som vinter.

Bahia. Det fartøi, der kommende søndenfra søger op mod Bahia, har nu veiledning i det nye fyr ved Belmonte ved floden Jequitinhonhas munding fra aaret 1882 af 6te orden, der har hvidt lys (foreløbig fast, vil siden blive blink). Lygten ligger 18 meter over middels vandstand, og lyset er synligt i 10 miles afstand i klart veir. Taarnet er firkantet, har en høide af 13 meter over jorden og har hus, hvidmalet, for fyrbetjeningen samt er forsynet med mast og raa til signaler. Beliggenhed sydl. br. 15° 51′ 0″, v. l. Gr. 38° 52′ 55″. Endvidere i det kraftige fyr paa skjærene Abrolhos. Dette fyr (fra aaret 1862), der ligger paa øen St.a Barbara paa Abrolhosøgruppen, udsender hvidt lys i skarpe blink fulgt af totale formørkelser. Lyset kan sees i 22 miles afstand i klart veir. Lygten ligger 22 meter over jorden og 60 meter over middels vandstand. Taarnet er cylindrisk, af støbejern, har et tolvkantet hus for fyrbetjeningen omkring foden og ligger paa det høieste af øen. Beliggenhed sydl. br. 17° 57′ 30″, v. l. Gr. 28° 41′ 5″.

Ved indløbet til selve Bahiabugten er der fyr paa Ponta de San Antonio da Barra, der i sin nuværende form daterer fra aaret 1890 og har omdreiende lysapparat med sukcessivt 2 hvide og et rødt blink hvert 10de sekund. Fyrlygten ligger 30 meter over havet, og lyset kan sees ved klart veir i 18 miles afstand. Taarnet er muret og malet hvidt. Beliggenhed sydl. br. 13° 0′ 45″, v. l. Gr. 38° 31′ 50″. Paa Morro de São Paulo, oppe paa høiden ved indløbet, er der fra aaret 1855 fyr, dioptrisk, af 1ste grad, med hvidt lys i blink hvert minut. Fyrlygten ligger 82.8 meter over havet, og lyset kan ved klart veir sees i 25 miles afstand. Taarnet er muret og malet hvidt. Beliggenhed sydl. br. 13° 22′ 35″, v. l. Gr. 38° 54′ 25″. Ved Forte do Mar er der (fra aaret 1857) et lidet fyr, af 6te grad, med fast, rødt lys, paa en opmuret søile. Lygten ligger 14 meter over havet, og lyset kan sees i 4 miles afstand. Beliggenhed sydl. br. 12° 58′ 20″, v. l. Gr. 38° 30′ 55″. Ved Ponta de Itaproan er der (fra aaret 1873) et fyr af 3die grad, med hvidt, fast lys, anbragt paa et taarn af støbejern, der er malet rødt. Fyrlygten ligger 20.80 meter over havet, og lyset kan sees i en afstand af 12 mile i klart veir. Beliggenhed: Sydl. br. 12° 57′ 0″, v. l. Gr. 38° 20′ 55″. Paa Ilha do Frade i det indre af bugten (Bahia de São Salvador) er der (fra aaret 1892) paa nævnte øs sydspids Guadelupe et lidet fyr af 6te grad, der viser fast, rødt lys. Fyrlygten ligger 9.50 meter over jorden og 30.40 meter over vandet. Den er anbragt paa en jernsøile, der er malet rød, og som har et halvrundt galleri og trappe ved siden. Beliggenhed: Sydl. br. 12° 48′ 48″, v. l. Gr. 38° 38′ 21″. Paa fortet Santa Maria i Bahias havn er der (fra aaret 1885) et lidet fyr af 6te grad med fast rødt og grønt lys, hvoraf det røde oplyser havnen og det grønne udover mod barren. Fyrlygten ligger 8 meter over jorden og 16 meter over middels vandstand, og lyset kan sees i 5 miles afstand. Beliggenhed: 13° 0′ 25″, v. l. Gr. 38° 31′ 55″.

Fartøier kan passere baade søndenom São Antoniobanken og nordenom. Det nordre indløb, i hvilket man holder sig temmelig nær til Ponta São Antonio, ansees for det sikreste. Indløbet til Bahia omtales som let og uden vanskeligheder, men al forsigtighed turde dog under indseilingen over barren

iagttages. Lods behøves ikke. Orlogsfartøier har sin egen ankerplads, handelsfartøier sin. Handelsfartøiernes deles i tre: Franquiapladsen, der strækker sig i sydvestlig retning fra Forte do Mar til en linje draget øst til vest fra fæstningen Gamboa; her skal fartøier blive liggende, der kommer ind om natten eller ankrer i karantæne eller blot kommer ind for ordre eller medfører krudt eller explosiver. Lossepladsen, mellem en linje fra nord til syd fra Forte do Mar og en anden fra øst til vest fra Praça do Commercio og toldboden; her forbliver fartøier til helt tilendebragt losning. Lastepladsen, der ligger ved siden af lossepladsen, indover langs stranden i en linje, der gaar fra øst til vest fra kirken Pilar. Længere inde lægges gjerne reparerende skibe.

Ankommende fartøi maa iøvrigt være opmerksom paa det gjældende havnereglements bestemmelser, hvad sundhedsvæsen, havnepoliti, havnevæsen og toldbetjente i de enkelte tilfælde foreskriver, samt de signaler, der fra fæstningerne gives. Nødes disse til at affyre skud, maa fartøiet betale disse.

Inde i bugten er der overalt tilstrækkelig vanddybde. Denne varierer fra 6 til 24 favne. Rheden er sikker. Kun sjelden forekommer større storme. I maanederne juni til august kan det blæse haardt fra sydost nu og da, hvad der frembringer sterk dønning. Landbrisen (nordvestvind) generer sjelden. Klimaet er varmt og fugtigt, men i det hele sundt.

Bahia er nu en by paa omtrent 200 000 mennesker med i det hele livlig handel og skibsfart. Byen importerer alleslags varer, især manufakturvarer, kul, salt, jern og staal, klipfisk, mel, glasvarer, vine, og exporterer, sukker, bomuld, rhum, tobak og cigarer, kaffe, huder, piassava, tapioca, diamanter, farvetræ, fine træsorter.

Fartøi, der tiltrænger reparationer, kan i Bahia nogenlunde let erholde disse udført, idet gode materialier af træ og jern forefindes, og ellers hvad tilbehør der tiltrænges, men de bliver i regelen ret dyre.

Vand erholdes let enten fra Tapangibebugten, fra fæstningen Gamboa eller fra vandverket i byen. Det kan imidlertid blive udbragt til fartøierne i barkasser og blive pumpet ombord fra disse, og denne forsyningsmaade er den simpleste, ihvorvel den maaske falder lidt dyrere end at lade det hente paa anden vis fra land.

Proviant kan altid erholdes rigelig og af god kvalitet, ihvorvel kjød — det vanlige er oksekjød, medens faare- og kalvekjød sjeldnere forekommer, — maaske stundom er baade magert og noget seigt. Fisk er god, grønsager af de forskjelligste sorter erholdes, ligesaa frugt, især appelsiner, bananer, ananas og mangas. Med raa frugt maa imidlertid skibsbesætningerne være varsomme, og mangas turde de ialfald i den første tid helst ganske afholde sig fra.

Bugsering. Ind fra rheden til lossegrunden, fra denne til lastegrunden og fra denne ud igjen til rheden betaler fartøierne i bugseringsafgift 300 reis pr. ton.

Lodspenge. Der er ingen saadanne at betale. Skibene kan komme ret op til sine forankringspladse til enhver tid uden hensyn til ebbe og flod.

Ballast. Det sedvanlige er at tage sandballast, som altid kan faaes, og som betales med 3 milreis pr. ton, leveret ombord i skibets rum. Forsaavidt

man absolut vil have stenballast, kan den erholdes (den benyttes meget sjelden), men koster 8 milreis pr. ton, leveret i skibsrummet.

Baadpenge. Afstanden fra fartøiernes ankerpladse er ret stor. Det almindelige er, at skibsførerne benytter sine egne baade for at komme ind og ud. Der er imidlertid anledning til at benytte baadmænd. For to-aaret baad beregner disse rs. 4$000 og for fire-aaret baad 8$000 pr. trip og det dobbelte om aftenen og natten.

Mæglergebyr. Opnaar fartøi i Bahia en fragt til udlandet, beregnes der det som regel intet mæglergebyr til last, idet det er sedvanligt at betale det ud af de 5 pct. adressekommission, som af skibet skyldes konsignatæren, naar certepartiet undertegnes af kapteinen.

Lægtringsudgifter. Naar en damper kommer med stykgods fra Europa eller Nordamerika, har den til lægtring en udgift af rs. 5$500 pr. kubikmeter eller 1 000 kg.; kommer det fra River Plate eller andre sydlige havne, betales rs. 4$500. For mel betales 400 reis pr. tønde, for klipfisk 350 reis pr. tønde, for petroleum 150 reis pr. kasse. Et seilskib betaler, naar det er lastet med stykgods, for en hel lægter rs. 100$000; for lægtring af mel 300 reis pr. tønde, for klipfisk 200 reis pr. tønde, for petroleum 100 reis pr. kasse. Lægterne betaler allesammen rs. 10$000 hver for slæbning. Det er underforstaaet, at der kan medgaa tre dage til lastning og losning af lægtere, men derefter forlanges for hver overskydende dag rs. 40$000 for hver lægter i overliggedagspenge.

Havneudgifter. For at give en idé om et fartøis udgifter i Bahia hidsættes her en proformaregning for et seilskib paa 699 registertons, ankommende med last af stykgods og afgaaende med last af sukker i sække: Indklarering og konferering af manifest rs. 20$000; oversættelse af manifest rs. 30$000; lægtring af indbragt last (à rs. 110$000 pr. indslæbt lægter) rs. 3:440$000; tællemand rs. 800$000; lossegratifikation rs. 80$000; tilladelser (licenças), stempler og smaaudgifter rs. 10$500; konsulatafgifter rs. 44$200; toldbodudgifter: Fyrpenge rs. 172$800; hospital (12 mand à 1$920) rs. 23$040 og afgift af skroget (6 milreis pr. mast) rs. 18$000; lazaret (vore skibe er fri for at betale), pas rs. 7$900; stempelafgift (rs. 4$400 pr. tusind milreis) paa den udgaaende fragts beløb (rs. 15:000$000) rs. 66$000; tolddispachanten rs. 50$000; stempler og gratifikationer rs. 10$000; eller tilsammen rs. 4:772$000. Hvortil kommer kommission: $2^1/_2$ pct. paa indkommende fragt, £ 1 400 (à 12 d = rs. 28:000$000) rs. 700$000 og 5 pct. paa udgaaende fragt, £ 715. 0. 0 (à 12 d = rs. 14:300$000) rs. 715$000, eller tilsammen kommission rs. 1:415$000; eller ialt altsaa rs. 6:187$400, der à 12 d udgjør £ 309. 7. 5.

Paa samme vis hidsættes her en proformaregning for et dampskib paa 1 000 registertons ankommet med stykgods og afgaaet med rest af ladningen: Oversættelse af manifest og proviantliste rs. 50$000; lægtring (rs. 5$500 pr. ton) af 169 tons rs. 929$500; baadleie rs. 16$000; tællemandens regning rs. 386$000; stevedorens regning rs. 243$000; konsulatgebyrer rs. 10$000; gratifikationer til toldbodfunktionærer rs. 8$000; tilladelser, stempler og smaaudgifter rs. 15$500; vandregning rs. 27$600; toldbodklareringen: Fyrpenge rs. 237$420; certifikat om betalingen deraf rs. 1$400; hospitalafgifter (20 mand à 1$920) rs. 38$400; lazaretgebyr (fri); hospitalafgift af skroget (6 $ pr. mast) rs. 12$000; pas rs. 7$900; kaiafgift rs. 48$000; brasiliansk

sundhedspas rs. 40$000. Opsat erklæring (Termo) rs. 1$000; despachante rs. 50$000. Havnekapteinen og stempler rs. 4$000; eller tilsammen rs. 2:137$720. Fragtkommission, 2 pct. paa indgaaende fragt, f. ex. af rs. 4:800$000, rs. 96$000. Ialt altsaa en udgift af rs. 2:233$720 eller à 12 d £ 111. 13. 9. Det bemerkes, at hvis damperen skulde have paketprivilegier, betales fyrpenge blot i to havne hver reise; ellers maa af andre skibe disse afgifter betales i alle de havne, der besøges; kaiafgift oppebæres blot af varer, som oplosses ved toldboden.

Maceio. Paa den vestlige pynt af et fjeld, der ligger ovenover byen, er der et fyrtaarn af 3die grad, der udsender fast, hvidt lys, afvexlende med blink. Det daterer fra aaret 1856. Fyrlygten ligger 60.20 meter over havet, og lyset er synligt i en afstand af 20 mile. Taarnet er opført af mur. Beliggenhed sydl. br. 9° 39′ 20″, v. l. Gr. 35° 43′ 45″.

Havnearbeider har paagaaet i byens havn Jaragua. Fartøierne ligger dog gjerne paa rheden, i en afstand af fra en kvart til en halv engelsk mil fra land, paa 4 à 5 favnes dybde. Denne rhed ansees sikker de 9 maaneder af aaret, ihvorvel der oftest gaar dønning ogsaa da; i juni, juli, august er der stundom storm fra syd, hvorfor fartøierne maa være belavede paa gode ankere og kjættinger. Ogsaa i mai og september kan overraskelse af uveir indtræde. Indseilingen er ikke forbundet med nogen vanskelighed, og lods skulde ikke behøves, men kan ved signal erholdes, om saa ønskes.

Maceio er en by paa ca. 7 000 indbyggere; der drives importhandel med alleslags varer og export af bomuld, sukker og rhum. Proviant og skibsfornødenheder er forhaanden i tilstrækkelig mængde, men er dyrere end i Bahia. De gjældende havneregler betræffende losning og landing af varer er de samme som i Rio de Janeiro og andre havne. Fartøier kan ogsaa her som ellers nu i Brasilien anløbe for ordre og blot betale en fast afgift af £ 2. 0. 0 (samt fyrafgift) og da blive liggende i 10 (eller i 15) dage. Dampere, der losser varer, betaler den halve bekostning med lægternes slæbning, hvilken beregnes til rs. 10$000 for hver af parterne, og en damper, som bringer omtrent 500 tons last, vilde efter al sandsynlighed bruge 10 à 12 lægtere dertil.

For at give en idé om de udgifter, et dampskib paa 1 000 à 1 300 reg.-tons, som ankommer med last og afgaar i ballast, almindelig vil have, hidsættes en proforma-regning for et saadant. Federale udgifter: Hospitalsafgift, (30 mands besætning à 1$920) rs. 57$600 og af fartøiet (3 master à rs. 6$000) 18$000; pas 7$000; brasiliansk sundhedspas, om det gaar ind i nogen anden havn, rs. 40$000; oversættelse af manifestet rs 50$000 og af proviantlisten rs. 10$000; fyrafgift rs. 100$000 guld (= £ 11. 5. 0 à 24 milreis pr. £) rs. 270$000; dokafgift (kaipenge) à 600 reis pr. løbende meters plads langs kaien, der optages af lægter, pr. dag, betalt i guld rs. ?$000; forskjellige stempler rs. 5$000; dispachant rs. 50$000.

Estadoale udgifter: Pas rs. 12$000; stempler rs. 10$000; oversættelse af manifestet rs. 20$000; dispachant rs. 15$000.

Forskjellige udgifter: Lodsudgift rs. 50$000; den halve udgift ved slæbningen af lægterne à rs. 10$000 for hver rs. ?$000; baad til damperens disposition, 5 dage à 15$000, rs. 75$000; sandballast à rs. 5$000 pr. ton leveret ved skibssiden rs. 125$000, eller ialt rs. 689$600, hvortil kommer den nævnte kaiafgift og slæbningsafgift for lægterne.

Stuvere faar i betaling vanligvis rs. 7$000, og er arbeidstiden fra 6 morgen til 6 aften samt dobbelt betaling paa fest- og helligdage. Losning foregaar ogsaa paa kontrakt om vist beløb pr. kolly eller ton. Losningen ud-

føres i lægter for damperens regning. Den betaler afgift af lægteren efter dennes størrelse; er den lossede last fra ca. 300 til 500 tons, af blandet gods, vil betalingen gjennemsnitlig være fra rs. 5$000 til rs. 7$000 pr. ton; er lasten ensartet, betales der lægterpenge efter følgende regel: Kul pr. ton rs. 2$800; klipfisk pr. tønde 240 rs.; mel pr. tønde 320 rs.; cement pr. tønde 320 rs.; harpix pr. tønde 600 rs.; petroleum pr. kasse 160 rs.; tørret kjød pr. sæk 200 rs.; pr. fuld pibe spirituosa rs. 3$000; kasser med manufakturvarer alt efter vægt og størrelse pr. kasse fra rs. 2$000 til rs. 10$000.

Sammenligningsvis anføres her en proforma-regning for et seilfartøi paa 600 reg.-tons, som ankommer i last og afgaar i ballast. Federaludgift: Hospitalsafgift (11 mands besætning à rs. 1$920) rs. 21$120 og af skibet (3 master à 6$000) rs. 18$000; pas rs. 7$000; brasiliansk sundhedspas behøves kun, hvor fartøiet skulde anløbe to brasilianske havne, hvilket er sjeldent med seilfartøi, hvorfor dets kostende (rs. 40$000) her ikke anføres; oversættelse af manifestet rs. 50$000 og af proviantlisten rs. 10$000; fyrafgift rs. 80$000 i guld (= £ 9. 0. 0 à 24 milreis pr. £ =) rs. 216$000; kaipenge à 600 rs. pr. løbende meters plads langs kaien, der optages af lægter pr. dag, betalt i guld, rs. ?$000; forskjellige stempler rs. 10$000; dispachant rs. 40$000; estadoale udgifter: Pas rs. 12$000; stempler rs. 10$000; oversættelse af manifestet rs. 20$000; dispachant rs. 15$000; forskjellige udgifter: Lodsudgift rs. 50$000; ballast, 150 tons à rs. 5$000, rs. 750. Eller ialt rs. 1:229$120, hvortil altsaa kommer de omhandlede kaipenge af lægterne.

Pernambuco. Fartøi, der søger Pernambuco's havn, vil nu have veiledning i fyret paa spidsen af Cabo São Antonio (beliggende paa 8° 20' 40" s. længde og 34° 55' 51" v. l. Greenw). Det daterer fra aaret 1883, er af 1ste grad, og har fast, hvidt lys, der oplyser hele horizonten. Fyrlygten ligger 105 meter over havfladen, og lyset sees i 25 miles afstand i klart veir. Taarnet er af jern, trekantet og hvidmalet. Fyrvogterbolig, ligeledes hvidmalet, ligger ved siden. Paa Baixios das Roccas (8° 52' 00" og 33° 47' 31" v. l. Gr.) er der (fra aaret 1883) et lidet fyr af 6te grad, anbragt paa en mast af 15 meters høide, med hvidt lys, synbart fra hele horizonten, hvilket kan sees i 9 miles afstand i klart veir.

Paa Tamandaré omtrent 50 (engl.) mile søndenfor Recife paa et af udenverkerne i fæstningen São Ignacio, (hvor ogsaa lazarettet findes) er der (fra aaret 1902) et fyr af 3die grad, der viser fast lys, afvexlende med blink, der alternativt er hvide og røde hvert 20de sekund, synligt i 14 miles afstand ved klart veir. Lyset ligger 14 meter over jorden og $20^1/_2$ meter over havets niveau ved jevndøgns vandstand. Lys-apparat og lanterne er anbragt paa et jerntaarn af Mitchells system og er malet hvidt. Fyret oplyser hele horizonten. Dets beliggenhed er 8° 43' 30" s. br. og 35° 8' 17" v. l. Gr.

Paa den nordlige spids af Recife-skjæret ved indløbet til Recifes (Pernambucos) havn er der fyr af 1ste klasse, der daterer fra aaret 1894, og er beliggende paa 8° 03' 25" s. br. og 34° 50' 05" v. l. Gr. Lyset viser to hvide blink efterfulgt af et rødt hvert 30te sekund og er synligt i 20 miles afstand. Lyset ligger 24 meter over havet. Taarnet er af murverk og ottekantet, huset ved dets fod er malet hvidt.

I Olinda, over bugten, er der fyr i det gamle fort Montenegro. Det daterer fra aaret 1872, er at 4de grad, ligger paa 8° 1' 20" s. br. og 34° 50' 45" v. l. Gr. Det har fast lys, afvexlende med hvide blink hvert 2det minut.

Lyset ligger 19 meter over havet, i et ottekantet taarn af smedejern og kan sees i 10 à 12 miles afstand i godt veir.

Byen kaldes vanligen af brasilianerne Recife (efter det lange koralskjær, der danner havnens beskyttelse) og staten, hvori den er hovedstad, Pernambuco. Vi kalder vanligvis ogsaa byen Pernambuco.

Pernambuco, nu en by paa ca. 100 000 mennesker, ligger ved mundingen af floden Capibaribe paa en halvø, der strækker sig sydover fra Olinda, statens gamle hovedstad. Det har livlig handel, der væsentlig bestaar i import af manufakturvarer af uld, bomuld, lin og silke, kul, klipfisk, mel, vin, isenkram, stentøi, maskiner og udførsel af bomuld, sukker, rhum, huder og farvetræ.

Meget store fartøier kan blive liggende paa reden, hvor der er nok vand, men forudsat dog, at det er for kortere tid, idet der let gaar dønning, og de, naar uveir sætter ind, staar i fare for at miste sine ankere eller lide anden beskadigelse. Strax udenfor havnen er der et bassin, kaldet „o Poço" (Brønden), hvor der er 20 fod vand ved lav vandstand. Her er det almindeligt, at lastede fartøier, der stikker over 14 fod, lægtrer en del af lasten, inden de gaar ind i havnen, eller ligger der og tager ind den sidste del af lasten, efter at være gaaet ud af havnen. Der siges nok, at barren har 20 fod vand ved høivande, men der er sterk dønning. Fartøi, der stikker mere end $14^1/_2$ ved vanligt høivande (der stiger 6 fod) og $18^1/_2$ fod ved springflod (der stiger 8 fod), bør derfor ikke passere den. Seilskibe, der skal gaa ind i havnen, hvad det for dem altid er det sikreste, maa være opmerksomme paa den ret stærke strøm. Lods kan altid faaes, ligesom ogsaa assistance af slæbebaade. Inde i havnen, for hvilken det lange skjær spiller samme rolle som en molo, ligger fartøierne trygt. De forankres parallelt (langskibs) med skjæret, vanligvis fire i række.

Klimaet er i regelen ganske godt, havbrisen gjør det kjøligt inde i havnen.

I Pernambuco kan fartøier erholde reparationer udført, men i reglen vil de falde kostbare. Proviant af alle slags kan faaes, men er ret dyr. Godt drikkevand erholdes.

Skibsførere maa være opmerksomme paa havnereglementets bestemmelser, hvoraf der laanes dem et exemplar ved ankomsten. For at gaa ombord fra et fartøi til et andet maa særskilt tilladelse til.

For at give en idé om havneudgifterne bemerkes: En damper paa ca. 1 000 reg.-tons, som ankommer og afgaar i ballast eller ankommer med last og afgaar i ballast eller ankommer i ballast og afgaar med last eller ankommer med last og afgaar med last, vil omtrent betale følgende: fyrpenge £ 11. 10. 0 i guld; lodspenge, alt efter fartøiets dybgaaende, nemlig fra rs. 101$520 ved 10 fods dybgaaende til rs. 123$120 ved 20 fods dybgaaende og samme betaling ved udgaaende; fortøining (Amarração) 8 milreis pr. mand (vanlig 10 mand) og 12 milreis for høvedsmanden samt yderligere 20 milreis for baaden; udgifterne i toldbod, hospital og capitania vil beløbe sig til ca. 200 milreis; kaipenge (Docas) erlægges af damperen, forsaavidt det er aftalt, at losningen skal være for damperens regning, og betales med 600 reis pr. løbende meter kailængde optaget af lægterne, som ligger og losser op ved Trapiche da Alfandega (toldbodens pakhus). Ligger en lægter ved trapichen for at losse, men udenfor en anden lægter, der altsaa ligger nærmest, betales for den 100 reis pr. ton, og ligger den der søn- eller helligdag, da blot 50 reis pr. ton.

Da losning og lastning i Pernambuco foregaar næsten udelukkende gjennem lægtring, og arbeidsløn og leie af materiel er dyr, vil udgifterne ved disse arbeider let løbe op. Det er saaledes at anbefale, at der i certepartier til

Pernambuco indtages klausulen „Cargo to be brought to and taken from alongside at charterers risk and expense".

Stuvepenge (Estiva) erlægges med 100 rs. for hver sæk sukker og 500 reis å 1 milreis for hver sæk eller balle bomuld.

Mæglergebyr er vanligvis to trediedele af 5 pct. kommission af fragten og $2^1/_2$ pct. adressekommission.

Et seilskib paa 600 reg.-tons vil have omtrent de samme udgifter som en damper paa 1 000 tons, kun er fyrpengene lidt mindre, nemlig £ 9. 0. 0, ligesom lodspengene er en ubetydelighed mindre, idet de ogsaa beregnes efter dybgaaendet.

Slæbning koster 850 reis pr.reg.-ton ved indfarten i havnen og ligeledes 850 reis ved udfarten. Fartøi kan ved gunstig vind seile ind alene med lethed. Derimod er det vanligen ikke gjørligt at seile ud alene (uden slæbning), fordi gunstig vind saa sjelden forekommer.

Sandballast erholdes leveret ved siden for en pris af rs. 1$500 pr. ton.

Natal (Rio Grande do Norte). Natal ligger nær ved floden Rio Grandes eller Potengi's udløb i havet. Paa den nordlige side af dette udløb ligger et klipperev. Paa dets sydlige side paa en flad klippe ligger fæstningen Fortaleza dos Reis Magos og udenfor denne ligeledes et rev. Fartøierne løber ind mellem disse to klipperev i vand, der er fra $3^1/_4$ til 6 favne dybt. Natal er anlagt et kort stykke oppe i floden indenfor mundingen paa den sydlige bred. Dens kvarterer nærmest vandet kaldes Ribeira. Ved mundingen er der barre, hvilket gjør, at medens ballastede fartøier kan seile ind som regel uden vanskelighed naarsomhelst, maa lastede fartøier afvente høivande for at passere. Fartøier kan forankre ogsaa udenfor kysten udenfor flodmundingen, men maa vise stor forsigtighed og helst undgaa det for ikke at overraskes af storm.

Fartøier, der kommer nordenfra til staten Rio Grande do Norte, har veiledning til at anløbe Natal i de tre fyre: Ponta do Mel (fra aaret 1898, dioptrisk, af 3die orden, hvidt fast lys, afvexlende med glimt hvert 30te sekund, med partielle formørkelser, og synligt i 20 miles afstand i klart veir; lygten ligger m. 13.75 over jorden og m. 99.75 over havet og er anbragt i et taarn af metal, hvidmalet ligesom fyrbetjeningens hus, der ligger ved siden. Beliggenhed sydl. br. 4° 58' 30", v. længde Gr. 36° 51' 26"); Mossoró (paa Ponta Upanema, fra aaret 1897; dioptrisk af 5te orden, fast lys afvexlende med hvide glimt, hvert 15de sekund, oplysende hele horizonten; beliggenhed sydl. br. 4° 55' 24", v. længde Gr. 37° 4' 53"); Macau (paa Alagamar, fra aaret 1898, dioptrisk, af 5te orden, fast hvidt lys afvexlende med hvide glimt hvert 30te sekund og synligt i 12 miles afstand i klart veir; lygten ligger 12 meter over jorden og m. 13.30 over havet, og er anbragt paa en jernsøile med platform og sidetrappe, der er hvidmalet ligesom fyrbetjeningens hus, der ligger ved siden. Beliggenhed sydl. br. 5° 7' 0", v. længde Gr. 36° 34' 0").

Ved indseilingen til Natal, ved barren, i den ovennævnte fæstning, Fortaleza dos Reis Magos, er anbragt et fyr, Pharol dos Reis Magos. Det er fra aaret 1872, har dioptrisk apparat, af 5te orden med fast hvidt lys, anbragt paa støbejerns-søiler, der kan sees i 10 miles afstand. Dets beliggenhed er sydl. br. 5° 45' 5" og v. længde Gr. 35° 11' 15".

Naar fartøierne seiler ind i flodmundingen er det, ihvorvel der ikke er undervandsskjær i veien, og bunden bestaar af løs sand, sikrest at benytte lods. Ved vanligt vande (Marés de Lua) kan barren passeres af seilskibe eller dampere paa indtil 15 à 15½ fods dybgaaende og af en længde af indtil 280 fod, saaledes som det allerede har vist sig med flere, dog under iagttagelse af al forsigtighed. Ved lavvande turde der neppe være mere end 14 fod vand. Ved springflod bliver der 8 à 10 fod mere. Lodspengene er rs. 2$400 for hver fods dybgaaende samt 120 reis for hver tons drægtighed indtil 200 og for hver ton derover 180 reis. For udgaaende betales der samme. Staten Rio Grande do Norte begyndte med at paalægge en anløbsafgift for udenlandske skibe, men denne blev atter ophævet, saa at de er befriede for denne. Fyrafgiften er den samme, som i de andre havne. For slæbning af et middelsstort fartøi betales ca. 500 milreis, men betalingen er gjenstand for overenskomst. Ballast, saavel af sand som sten, kan faaes. Kommer et fartøi med stenballast, er der gjerne folk, der tilbyder at tage denne fra skibets side frit og uden omkostning. Ferskt kjød, grønsager og anden proviant for skibe kan erholdes til rimelig pris.

Natal er en by paa ca. 18 000 indvaanere. Der har været ret livlig fart. Der er bleven udført bomuld, sukker, huder, farvetræ og indført alleslags varer.

Den last, der nu kommer til Natal, er væsentlig stykgods og kul. I stevedorpenge for den første slags er for dampskibe at betale rs. 2$000 for indlastning og rs. 2$000 for stuvning, og rs. 2$000 à 1$800 ved losning. For kul betales i lossepenge rs. 2$000 à 1$000 pr. ton, og 2$000 vanlig, om kul tages ombord. Ved indlastning af bomuld betaler et seilskib 200 rs. pr. balle i lægterafgift og 400 rs. pr. balle i stuvepenge. For sukker betales i stuvning 80—90 rs. pr. sæk. For huder ca. 130 rs. pr. stykke. Ved losning betaler seilskib for stykgods ca. 3$000 pr. ton for losning og rs. 1$800 à 2$000 for stuvning; for kul rs. 2$000 pr. ton; losses ved privat kai, gjøres der særskilt overenskomst efter omstændighederne; for bomuld i sække betales 200 rs. pr. sæk eller balle. Arbeidstimerne er fra kl. 6½ morgen til 5 eftermiddag. Arbeidere betales med rs. 6$000 pr. dag for arbeide ombord, overtimer betales efter akkord, for nattearbeide dobbelt betaling. Der er 3 stuvere, med hvem overenskomst kan gjøres, og tilstrækkelige arbeidere er at erholde.

Ceará. Ceará ligger ved en bugt, der i nord begrændses af næsset Ponta de Ceará og i syd af Ponta de Mucuripe. Denne bugt er beskyttet mod havet af et med kysten parallelt rev, hvori der er to indløb. Disse aabninger har barre og benævnes Barra do Norte og Barra do Sul.

Kommer fartøi fra nord, veiledes det til at finde Ceará af 3 fyre: Camocim (paa Ponta do Trapia ved Barra do Camocim), fra aaret 1895, med dioptrisk lysapparat af 5te orden, der viser fast hvidt lys med glimt hvert 30te sekund; det er anbragt paa en hvidmalet jernsøile. Lygtens brændpunkt ligger m. 10.50 over jorden og m. 13.80 over havet. Beliggenhed sydl. br. 2° 51' 30" og vestl. l. Gr. 40° 52' 50"). Aracaty, (ved barren i Rio Jaguaribe, fra aaret 1873, med dioptrisk lysapparat af 5te orden, med hvidt fast lys, der er anbragt paa et rundt, muret og hvidtet taarn; det er synbart i 10 miles afstand i klart veir. Lyset ligger 16 meter over havet. Samt Ceará fyr selv.

Dette, Pharol de Mucuripe, er anbragt paa den ovennævnte odde Ponta de Mucuripe og daterer fra aaret 1872. Dets lysapparat er dioptrisk af 4de orden og viser blink fra minut til minut. Det hviler paa et rundt taarn af støbejern paa en ottekantet muret basis. Lysets brændpunkt ligger m. 33.36 over havet; lyset er synligt i 12 miles afstand i klart veir. Dets geografiske beliggenhed er: Sydl. br. 3° 42' 10" v. l. Gr. 38° 27' 25".

I Ceará maa fartøiet ligge ret langt ud fra stranden. Ankerpladsen ansees tryg, ihvorvel der ofte er høi sjøgang. Lasten bringes i lægtere og disse losses derefter, naar veiret tillader det, inde ved stranden. Paa den vanlige ankerplads er der i almindelighed tilstrækkeligt vand til, at fartøier, der stikker mellem 17 og 19 fod dybt, kan ligge i al sikkerhed. Over barren er der ved høivande tilstrækkeligt vand for alle fartøier, ved lavvande nok for fartøier, der stikker mellem 15 og 17 fod. Der har længe været tale om ved omfattende arbeider at udbedre havnen. Kontrakt var sluttet med et engelsk selskab The Ceará Harbour Corporation Co., som ogsaa begyndte arbeider, og der nedlagde en ret betydelig kapital. For kort tid siden blev imidlertid dette selskab efter overenskomst med unions-regjeringen fritaget fra sin kontrakt og dets arbeider indløste for omforenet sum. Forbedringer i havnen staar imidlertid fremdeles paa fremtidens program, saasnart leilighed gives.

Fartøi, der kommer ind til Ceará, har ingen slæbningsafgift at betale. Slæbning bruges nemlig ikke. Kaiafgift bliver der heller ikke tale om. I fyrafgift vil et fartøi paa over 700 tons betale 100 milreis guld. I lodspenge erlægges 200 reis pr. reg.-ton saavel ved indseiling som afseiling. Hospitalsafgift er den vanlige, rs. 6$000 for hver mast og rs. 1$920 for hver mand ombord. Baadpenge betales med rs. 8$000 for hver reise ind eller ud. Sandballast kan erholdes og koster rs. 6$000 pr. ton. Mægler-kurtagen er 5 pct.

Den vanlige betaling for lastning eller losning i Ceará indbefattet lægter er 8 à 12 milreis for stykgods pr. ton, 10 à 12 milreis for kul for indlastning og respektive 7 à 12 milreis og 8 à 10 milreis for losning. Arbeidere kan erholdes. Arbeidstiden er fra kl. 6 til 6 hele aaret rundt. Arbeidslønnen er 5 à 6 milreis pr. dag og 800 reis for hver overtime samt 10 à 11 milreis pr. nat.

Maranhão. De fyre, der veileder fartøier, der fra nord kommer til staten Maranhão og vil søge ind til dens hovedstad São Luiz de Maranhão er: Pharol de Itacolumy, der ligger paa næsset af samme navn og skriver sig fra aaret 1869; dets lysapparat er dioptrisk, af 3die orden og viser fast, hvidt lys, afvekslende med hvide glimt hvert andet minut, der oplyser hele horizonten. Lysets brændpunkt ligger 48 meter over middels vandstand. Lyset kan i klart veir sees i 18 miles afstand. Fyrbygningen er et gammelt taarn, indbygget i et toetages hvidmalet hus for fyrbetjeningen. Den geografiske beliggenhed er sydl. br. 2° 10' 10", v. l. Gr. 41° 24' 35". Pharolete da Barra. I et fort paa Ponta da Areia ved indløbet til byen São Luiz's havn er fra aaret 1884 indrettet et lidet fyr, der viser hvidt og rødt lys, saaledes at det røde oplyser 202° 30' af horizonten i retning n. v. gjennem vest og syd til v. s. v., og det hvide oplyser 67° 30' af horizonten fra n. v. gjennem n. til o. n. ost, og saaledes at den magnetiske linje n. v.—s. o. deler mellem de to farver. Lysapparatet er af 6te grad. Lysets brændpunkt ligger 9 meter

over middels vandstand. Det røde lys kan sees i 4 miles afstand, det hvide i syv miles afstand. Beliggenhed: Sydl. br. 2° 30′ 20″ og v. l. Gr. 44° 17′ 45″. Pharol de Sant'Anna. Dette ligger paa øen af samme navn og skriver sig i sin nuværende form fra aaret 1883. Dette fyr, der er anbragt i et cylindrisk jerntaarn, der er hvidmalet (og staar omtrent en mil i vest for et andet ældre taarn, hvor fyret tidligere var indrettet), har et dioptrisk omdreiende lysapparat af 2den orden og viser sukcessivt to hvide og et rødt glimt af lige styrke med mellemrum af 30 sekunder mellem hvert glimt, idet det oplyser hele horizonten. Beliggenhed: Sydl. br. 2° 16′ 20″, v. l. Gr. 43° 36′ 25″. Pharol da Ilha de São João. Fyret ligger paa øen af samme navn og daterer fra aaret 1884. Det har dioptrisk lysapparat af 3die orden og viser hvidt, fast lys, der oplyser 236° af horizonten fra s. o. til v. 4 s. v. Lyset ligger m. 25.90 over middels vandstand og er synligt i 14 miles afstand i klart veir. Taarnet er af Mitchells system, er af jern, sekskantet og malet rødt. Fyrbetjeningens hus ligger ind til taarnet og er malet hvidt. Beliggenhed: Sydl. br. 1° 17′ 40″, v. l. Gr. 44° 52′ 35″. Pharolete de Alcantara er anlagt paa Ponta de Alcantara og daterer fra aaret 1881. Det har fast, hvidt lys, som oplyser hele horizonten. Dets lysapparat er et lindseapparat af 6te orden. Lyset ligger 22 meter over middels vandstand, og lyset er synligt i 9 miles afstand i klart veir. Beliggenhed: Sydl. br. 2° 24′ 50″, v. l. Gr. 44° 23′ 50″. Pharol de São Marcos. I fæstningen São Marcos er der anbragt et fyr, der daterer fra aaret 1885. Det har dioptrisk lysapparat af 4de orden og viser hvidt, fast lys. Apparatets brændpunkt ligger m. 36.27 over middels vandstand, lyset kan sees i 15 miles afstand i klart veir. Det er anbragt i det gamle taarn, lige ved hvilket fyrbetjeningens hus, der er hvidmalet, er bygget. Beliggenhed: Sydl. br. 2° 29′ 20″, v. l. Gr. 41° 16′ 55″.

Fartøi, der nærmer sig til São Luiz de Maranhão, bør vel give agt paa strøm og vanddybde og vogte sig for São Marcos banke, hvor det er let at komme paa grund, saaledes som det har vist sig i anledning flere skibe, som der er gaaet tabt. Fartøiet bør signalisere efter lods. Saadan skal vanligvis paatræffes omkr. 2 mile nordenfor fort São Marcos. For at løbe ind i havnen maa fartøiet passere en barre. Denne har blot fra 12 til 14 fod vand ved lav vandstand. Inde i havnen vil der vanlig være fra 13 til 24 fod vand ved lavvande.

São Luiz de Maranhão, der ligger ved nordvestspidsen af øen af samme navn, er en gammeldags udseende, velordnet, ret sund by med ca. 40 000 indbyggere. Der indføres alle slags varer. Udførselen er væsentlig bomuld og sukker, men desuden endel huder, ris, ipecacuanharod og noget træ. Fartøier, der tiltrænger reparationer, kan i regelen faa disse udført. Der er anledning til at erholde alleslags proviantartikler og godt drikkevand.

Arbeids- og lægtringsforholde. Naar dampskib eller seilskib ankommer til Maranhão for at indtage last, tages denne enten fra kaien eller modtages langs siden. Arbeidet dermed udføres sjeldnere efter en pr. ton varer ansat pris, oftest derimod enten pr. fastsat pris pr. kolli som f. ex. for bomuld 300 reis pr. sæk, sukker eller kornvarer 60 reis pr. sæk, huder 40 reis pr. stykke, eller efter bestemt dagbetaling til stuver og vist antal arbeidere for saa og saa mange dage. Faar skibet ikke varen langs siden, men skal tage den paa kaien, kommer de yderligere udgifter til af lægtring, slæbning og arbeidsfolk der. Lægtere kan leies, alt efter størrelsen for rs. 22$000 à

55$000 pr. dag. For slæbning betales rs. 24$000 op til rs. 34$000, alt efter lægterens størrelse.

Naar dampskib eller seilskib skal losse (og udgiften er her ligesom ved lastning den samme for begge), er det almindeligt ogsaa at slutte overenskomst om et vist antal arbeidere til at hjælpe skibets eget mandskab ombord til at tage varerne op af rummet og stuve dem i lægterne, med fast dagløn for hver, og ikke at bestemme prisen efter ton varer eller efter kolli varer. Den faste dagløn er isaafald rs. 4$500 à 6$000 pr. dag (men som dag regnes hvilketsomhelst antal timer mellem kl. 6 morgen og 6 aften, saa at om der ogsaa blot arbeides 2 timer, regnes løn ligegodt for hel dag), og rs. 9$000 à 10$000 for nat, ligesom der for søn- og helligdage betales rs. 9$000 à 10$000 pr. dag.

Der er nogen, omend ikke stor, tilgang paa arbeidsfolk, og de fleste af disse arbeider under den eneste stuver, som findes paa stedet, og med hvem derfor aftalerne om arbeidet i regelen afsluttes. Exporten og importen paa stedet er især i de sidste aar aftaget meget og er for tiden ikke af særdeles stor betyduing.

Lodsafgift. Ved Barra og Bahia de São Marcos er der fastsat lodsafgift, der skal erlægges af fartøierne. Skibe, der stikker op til 10 fod, skal i henhold dertil betale rs. 72$000; skibe, der stikker mellem 10 og 15 fod, rs. 96$000; skibe, der stikker mellem 15 og 20 fod, rs. 120$000; skibe, der stikker over 20 fod, rs. 144$000. Begjæres nogen lods, betales der desuden femtedelen af nævnte afgifter. Skal lodsene ud om natten, betales der 30 pct. mere end nævnte afgifter.

Slæbning. Fartøier bliver kun yderst sjelden slæbte indenfor eller udenfor barren med slæbebaad. Dennes eiere vil nemlig ikke gjerne sende den udenfor barren. Naar det imidlertid dog en sjelden gang hænder, at fartøi bliver slæbt ud til São Marcos bank, koster det rs. 400$000. Slæbning af lægtere inde paa havnen er undergivet forskjellige priser. En lægter paa indtil 50 tons, lastet, fra Ponto de Franquia og indover i havnen, betaler rs. 20$000, og tom rs. 15$000, og lægtere paa mellem 50 og 120 tons, lastede eller tomme, respektive rs. 25$000 og 20$000. Fra Rio Anil betales for slæbning af lægtere paa op til 50 tons eller fra 50 til 120 tons, lastede eller tomme, til Fundição, Camboa, Roma, Anil og Vinhaes respektive 20, 30 eller 40 milreis og 25, 40 og 50 misreis. Fra Rio Bacanga betales for slæbning af lægtere til Desterro, Canhamo, M. Deuz, Anil og Vinhaes respektive 20, 30 og 40 milreis og 25, 40 og 50 milreis.

Lægtere er at erholde tilleie og betales med fra 30 og op til 80 milreis, alt efter størrelsen. De kan kun benyttes paa strækningen fra Ponta de Areia og indover i havnen. Leie betales for den tid, fartøiet maatte have dem til disposition, og til de leveres tilbage, hvad enten de den hele tid er i brug eller ikke. Lægger Lægterne til ved toldboden og losses der, bliver der at erlægge:

Kaiafgift. Denne beregnes med reis 0$600 pr. kubikmeter pr. dag, hvis losning finder sted. Ligger lægteren der blot, uden at losse, betales rs. 0$300 pr. kubikmeter. Betræffende losning af kul er at bemerke, at maaling af fartøiet ved toldbodembedsmænd maa finde sted, inden losning sker.

Fartøiets liggedage kan først begynde at løbe, naar denae maaling er færdig. Losning af kul om natten tillades ikke af toldboden. Anden losning kan af toldboden blive tilladt paa ansøgning. Ellers ophører alt arbeide i havnen kl. 6 aften.

Ballast af sand kan erholdes og koster 5 milreis pr. ton leveret ombord.

Vand faaes til en pris af 3 milreis pr. fad („pipa") à 100 liter, leveret ombord.

Fyrafgift i Maranhão er den samme som i de andre havne (resp. 40, 60, 80 og 100 milreis guld).

Hospitalsafgift ligesaa (rs. 6$000 pr. mast og rs. 1$920 pr. mand.

For at give et begreb om, hvad et mindre dampskib vil have i havneudgifter i Maranhão, hidsættes her en opgave for et dampskib paa 983 registertons, der afgik i aaret 1901 med last til Liverpool med anløb af Lissabon og Oporto:

Lodsning ind rs. 144$000; lodsning ud rs. 144$000; klarering ind og ud (se specifikation nedenfor) rs. 1:605$446; oversættelse af manifest og proviantliste rs. 252$000; gratifikationer til toldfunktionærer og arbeidere rs. 323$000; slæbning af lægtere ved losning og lastning, presenninger rs. 3:585$000; lægterleie rs. 300$000; skibshandler, proviant og tilbehør (stores) rs. 1 615$870; stuvning af lasten (bomuld, huder, bomuldsfrø og recinusfrø (castor seed) rs. 4 103$000; vand i fade rs. 447$000; arbeidsfolk og kjøring rs. 31$000; engelske konsulatgebyrer rs. 47$730; portugisiske konsulatgebyrer rs. 199$000; toldbodtilladelser og avertissementer rs. 17$100; kaiafgift rs. 130$340; dagpenge til bødkerarbeiderne (cooperage) rs. 129$600; baadpenge rs. 265$000; presningspenge i anledning bomulden rs. 0 (bomulden blev ikke presset); ialt rs. 13 329$086 (dampbaaden laa i havnen 15 dage). Hertil kom kommission (af udbetalingerne) til agenten 5 pct. eller rs. 666$954 samt kommission paa hjemfragten (rs. 14:930$130) 5 pct. eller rs. 746$506, hvorved udgiftssummen blev rs. 14:752$506.

Den i denne udgiftsregning foran nævnte post: Klarering ind og ud rs. 1 605$446 opløser sig saaledes: Klarering rs. 100$000; afgift (i stempelmerker) af den udførte last rs. 139$600; stempler paa dokumenter rs. 16$900; stempler i anledning toldpakhusafgift og expedition af prøver af ladningen rs. 19$900; toldbodpas rs. 6$900; regjeringstilladelse rs. 19$900; pas i havnekapitaniaet rs. 0$300; stempelmerker paa ansøgning om tilladelse til at kaste ud aske rs. 12$500; do. paa ansøgning til toldboden rs. 14$700; sundhedspas rs. 40$000; transportskat (o: fartøiet medtog nogle passagerer) rs. 590$000; dispachantens eller mæglerens honorar for sit arbeide rs. 60$000; kaiafgift (£ 14. 0. 0 à 21 800 rs. 305$200 og £ 11. 5. 0 à 24$000 rs. 270$000), tils. rs. 575$200; forberedelse af papirer og stempelmerker rs. 9$546, — ialt som nævnt rs. 1 605$446.

Pará. Fartøi, der skal løbe ind til Pará, har veiledning i forskjellige fyrtaarne og fyrskibe.

Fyret Salinas, der skriver sig fra aaret 1852, ligger paa Ponta da

Atalaia paa sydlig bredde 0° 35′ 0″ og vestl. l. Gr. 47° 18′ 45″. Apparatet er dioptrisk, af 3die orden. Lyset er fast, afvekslende med blink hvert andet minut og er anbragt i et kegleformet, muret taarn. Dets brændpunkt ligger 31 meter over middels vandstand. Det er sigtbart i 15 miles afstand i klart veir.

Nordenfor Bragançabanken er udlagt en hvidmalet jernbøie af pyramidekegleform, lidt over $^1/_2$ meter i diameter, merket med et lidet flag af jernblik. Dens plads er sydl. br. 0° 24′ 58″ og vestl. l. Gr. 47° 52′ 53″ og ligger o. n. o. v. s. v. fra spidsen af nævnte banke, kaldet Cotovello i $1^1/_2$ mils afstand fra den. Spidsen af øen Curuçá ligger s. s. o. for den i 11 miles afstand og spidsen af øen Tijoca i syd i en afstand af 10 mile, magnetisk kurs. Fartøier, som skal ind til Pará og kommer fra øst, skal strax de befinder sig i meridianen af øen Curuçá i en afstand af 9 mile, kunne se nævnte bøie fra vantet i retning vest til v. s. v. i en afstand af 3 à 4 mile; de skal da seile frem, saa at de passerer nær ved og nordenom den, fordi den ogsaa afmerker en undervandsgrund med 7 à 9 favne vand, som strækker sig omtrent 2 mile i o. n. o. Saasnart de da har passeret den, skal de fortsætte med kurs v. 4. s. v., indtil de er kommen om Ponta Cotovello og derpaa stævne mod s. v.

Bragança fyrskib, der daterer fra aaret 1866, er beliggende paa sydl. br. 0° 25′ 30″ og v. l. Gr. 47° 55′ 10″ og har sin plads mellem Bragançabankerne ved indløbet til Pará, saaledes, at Ponta de Curaçá ligger i 43° i sydost for det og Ponta da Tijoca i 18° s. o. virkelig retning. Dets lysapparat er dioptrisk med fast lys, naturlig farve, der kan sees i 8 miles afstand. Fyrskibet heder „Canal de Bragança“; det er nu for øieblikket ombyttet med et andet fartøi, men lysets art og stilling er den samme.

Taipu fyrskib, der daterer fra aaret 1893 og er beliggende paa sydl. br. 0° 35′ 45″ og v. l. Gr. 48° 5′ 0″ i Taipubugten, har rødt, fast lys, som oplyser hele horizonten og er sigtbart i 8 miles afstand. Det ligger saa, at det har Bragançakanalen i 45° n. o. virkelig retning, og Ponta Taipu i 45° s. o. virkelig retning og Baixo de São João i 19° virkelig retning; man kan passere det paa alle sider. Det vil blive liggende, indtil et paatænkt fyr paa Ilha das Gaivotas bliver opført.

Samtidig kan bemerkes, at for farten ved Amazonflodens munding og indad denne er følgende fyre til veiledning:

Pharolete de Macapá. Dette i aaret 1900 indviede fyr er anbragt paa muren i fæstningen Macapá, er dioptrisk, af 5te orden, med hvidt, fast lys afvekslende med blink hvert 30te sekund. Det er anbragt paa en hvidmalet jernsøile, oplyser hele horizonten og kan sees i 12 miles afstand i klart veir. Lysets brændpunkt ligger $10^1/_2$ meter over jorden og 22 meter over middels vandstand. Fyrets beliggenhed er nordl. br. 0° 0′ 50″, v. l. 8° 1′ 35″ for Rio de Janeiro.

Pharolete de Soure. Dette fyr, der daterer fra aaret 1898 og er anbragt ved mundingen af elven Igarapé Grande paa Ilha de Marajó, er dioptrisk, af 6te orden, viser fast, rødt lys og kan sees i 6 miles afstand. Dets beliggenhed er nordl. br. 0° 41′ 55″, v. l. Gr. 48° 30′ 25″.

Pharol de Bailique. Indviet i aaret 1890 har dette fyr dioptrisk lysapparat, af 5te orden, og viser hvide glimt hvert 30te sekund. Dets lysbrændpunkt ligger meter 18.30 over havet, og lyset kan sees i 13 miles afstand. Fyrtaarnet er cylindrisk, af jern, hvidmalet, og er omgivet af fyrbetjeningens hus, der ligeledes er hvidmalet.

Pharolete de Cotijuba. Dette fyr, der daterer fra aaret 1851, er anbragt paa øen Cotijuba (Rio Amazonas). Lysapparatet er dioptrisk, af 6te orden, og viser fast, hvidt lys, sigtbart i 7 miles afstand. Beliggenhed: Sydl. br. 1° 15′ 30″, v. l. Gr. 48° 34′ 50″.

Pharolete de Arrosal. Indviet i aaret 1888 ligger dette fyr ved mundingen af Rio Arrosal. Dets lysapparat er dioptrisk, af 6te orden, og viser hvidt, fast lys, synligt i 7 miles afstand. Det er anbragt paa en hvidmalet jernsøile. Beliggenhed: Sydl. br. 1° 20′ 40″, v. l. Gr. 48° 48′ 40″.

Pharolete de Goiabal eller do Mandihy. Dette fyr ligger nu, fra aaret 1897, paa sydvestspidsen af øen Mandihy i Amazonfloden. Dets lys, der oplyser mod n. o.—ost, s. o.—syd og s. v. kan sees i 8 miles afstand i klart veir. Det staar paa en rødmalet jernsøile. Fyrbetjeningens hus er hvidmalet og ligger 32 meter længere inde. Beliggenhed: Sydl. br. 1° 37′ 40″, v. l. Gr. 49° 10′ 0″.

Pharolete do Cameleão. Dette fyr, der daterer fra aaret 1880, ligger paa nordkanten af Ilha Cameleão i Amazonfloden, saaledes at Ponta de Curralinho ligger i ost, Ponta de Ilha Caty i o. $^1/_2$ s. o., — Ilha das Pacas i o. 4 s. o. og Ilha de Jutaky i o. $4^1/_2$ s. o. Det er dioptrisk af 6te orden, og har hvidt, fast lys, synligt i 7 miles afstand. Det er anbragt paa en hvidmalet jernsøile. Beliggenhed Sydl. br. 1° 51′ 30″, v. l. Gr. 49° 55′ 20″.

Pharolete de Joannes. Indviet i aaret 1899 har dette fyr, der ligger paa Ponta da Guarita paa sydl. br. 0° 51′ 30″ og v. l. for Rio de Janeiro 5° 21′ 20″, dioptrisk lysapparat af 6te orden og viser hvidt, fast lys, der oplyser hele horizonten. Det er anbragt paa en hvidmalet jernsøile. Lysets brændpunkt ligger 8 meter over jorden og 14 meter over middels vandstand.

Pharolete de Buiussú. Dette fyr, der skriver sig fra aaret 1899, ligger paa spidsen af øen Buiussú, tilvenstre for den, der gaar op ad Amazonfloden, og har dioptrisk lysapparat af 5te orden, med fast, hvidt lys, der oplyser hele horizonten, sigtbart i 12 miles afstand med klart veir. Det er anbragt paa en jernsøile med ydre galleri og balustrade. Lysets brændpunkt ligger 10 meter over jorden. Søilen og fyrbetjeningens hus, som ligger ved siden, er hvidmalede. Beliggenhed: Sydl. br. 1° 48′ 20″, v. l. for Rio de Janeiro 7° 6′ 30″.

Pharol de Collares. Dette fyr, der daterer fra aaret 1889, ligger paa en af Collaresklipperne, paa den høire bred af floden Amazonas og viser hvidt, fast lys, der oplyser hele horizonten. Dets lysapparat er dioptrisk, af 6te orden, og er anbragt paa en hvidmalet søile med halvcirkelformig platform med trappe ved siden. Lige ved ligger fyrbetjeningens hus, der ogsaa er hvidmalet. Beliggenhed: Sydl. br. 0° 53′ 0″, v. l. Gr. 48° 16′ 5″.

Pharolete da Ponta do Chapéo-Virado. Dette fyr, der daterer fra aaret 1893, er, istedetfor et ældre fra aaret 1872, anbragt paa en pynt i sydvest for Ponta do Chapéo-Virado i Amazonfloden. Det har dioptrisk lysapparat af 6te orden, anbragt paa en jernsøile, og viser fast, rødt lys, der er sigtbart i 12 miles afstand. Lysets brændpunkt ligger 11 meter over middels vandstand og m. 10.50 over jorden. Beliggenhed: Sydl. br. 1° 18′ 35″, v. l. Gr. 48° 28′ 50″.

Pharolete da Ilha do Capim. Dette fyr ligger paa Ponta Norte, paa sydl. br. 1° 32′ 30″ og v. l. Gr. 48° 52′ 5″. Dets lysapparat er dioptrisk, af 6te orden, med hvidt lys. Det er anbragt paa en jernsøile, der staar paa en rund, muret fod, der er meter 1.32 høi og ligger m. 9.60 over havets niveau. Lysets brændpunkt ligger 7 meter over jorden. Lyset kan sees i 7 miles afstand i klart veir.

Pará eller Santa Maria de Belem er hovedstad i staten Pará. Det er en by paa ca. 40 000 indbyggere, beliggende paa den høire side af Pará eller Tocantinsflodens (eller den østlige arm af Amazonflodens) udløb i havet, omtrent 70 eng. mile fra mundingen.

Ved sin position er Pará bestemt til en livlig handel. Dets indførsel sysselsætter sig med alleslags europæiske og nordamerikanske varer, især hvede og hvedemel, stentøi, jernvarer, vine, tynde uldstoffe, silkevarer og bomuldstøier, maskiner, klipfisk, konserver, papir, glasvarer. Dets export er især optaget af kautschuk, der er blevet en vigtig faktor for det hele verdensmarked, paranødder, kakao, tapioca, sarsaparilla, tobak, sukker, kaffe, bomuld, copaibabalsam, forskjellige oljer, huder.

Klimaet er, som naturligt i en stad, der ligger under æquator, meget varmt, men da der kommer regn næsten hver dag, er heden ikke saa følelig, som man skulde tro. Febre vil paa grund af naturforholdene fra tid til anden optræde. Idethele regnes klimaet dog som sundt selv for europæere.

Løbet ind til Pará frembyder nu, ved de udlagte bøier, ialfald om dagen ikke saa stor vanskelighed, ihvorvel der som altid i et farvand, hvor der er banker og undervandsgrunde, maa vises forsigtighed. Brug af lod ind mod land er at anbefale. Vil fartøi ankre i Salinaskanalen udenfor, kan det ske, og vil 6 à 7 favne vand findes. Grundene ved Bragança og Tyoca er de vigtigste farer, for hvilke man maa vogte sig. I kanalen ind til Pará kan man altid regne med 3 favne vand[1]). Derinde kan fartøi bekvemt og med nogenlunde tryghed ankre op, om saa behøves. Den egentlige ankerplads er omtrent en kvart engelsk mil fra Pará, hvor fartøier som regel finder 2 à $3^1/_2$ favne vand. Inde ved byens kai er der blot 6 à 8 fod vand ved lavvande[2]). Arbeidet med losning og lastning foregaar saaledes som regel ved lægtere.

Der er i Pará adgang til reparationer og dokhaling af mindre fartøier. Alleslags levnetsmidler kan erholdes til nogenlunde rimelig pris. Vand erholdes tilbragt ombord i baade, i regelen til 6 milreis pr. ton, men det er for en stor del flodvand; dette er godt i de fleste maaneder af aaret, men ikke i juli, august og september, da man maa vogte sig derfor, og da det er grumset og smager ilde.

---

[1]) Større fartøier ankrer for tiden dog helt til 4 miles afstand fra Pará og losser sin last i lægtere.

[2]) Muligens end ikke det.

Vil fartøi have lods til indseilingen, kan saadan som regel erholdes ved heisning af lodsflag ved Salinas. Beregningen af lodspengene er efterhaanden undergaaet forskjellige forandringer. Tidligere beregnedes de efter fartøiets dybgaaende, derpaa efter dets lasteevne, derpaa efter register-tonnagen og nu efter gross (brutto) tonnagen. Betalingen for lodsning (der betales det samme ind som ud) er for dampere pr. gross ton 150 reis + 30 pct., for seilskibe pr. gross ton 300 reis + 30 pct.

I Pará haves nu dampskibsforbindelse saavel med New York, Liverpool, Hamburg og Genua som med Rio de Janeiro og de andre brasilianske kystbyer og opad Amazonfloden med Manaos.

Efterat farten paa Amazonfloden siden 7de september 1867 er bleven fri for handelsskibe*) (orlogsskibe maa fremdeles have federal-regjeringens tilladelse for at gaa ind), som dog ikke kan anløbe hvilke havne, de der vil, men kun udføre operationer i nogle faa bestemte havne, var det naturligvis at vente, at en livlig færdsel skulde begynde for at udnytte de handelsmuligheder, som et saa stort indlandsdistrikt som Amazonegnene kunde byde. For seilskibe og smaa dampskibe blev det imidlertid i ringe grad tilfældet, fordi Amazonflodens strøm er saa stærk, at disse kun med stor vanskelighed kan gaa imod den. Men for de større dampere er der blevet virksomhed, som man ventede. Manaos, der nu er hovedstad i staten Amazonas, er lidt efter lidt vokset til en handelsplads af betydning. En stor del af exporten af kautschuck fra disse egne foregaar direkte derfra. Man kunde saaledes vistnok formode, at dette sted i nogen grad er vokset op paa Parás bekostning. Det maa dog ikke glemmes, at fremtiden nok vil vise, at der i disse egne er plads for flere store handelssteder. Pará paa sin side er ialfald vedblevet jævnt at udvikle sig trods Manaos' vækst.

Der klagedes i Pará tidligere adskillig over langt ophold. Ved iver og interesse fra den nuværende toldinspektørs side er der i saa henseende tilveiebragt forbedringer, der altsaa ialfald for øieblikket har resulteret i mindre omkostning for fartøierne.

Lægtring og arbeidspenge. Under den fugtige aarstid vil udgifterne til lægtring, arbeids- og vagtfolk samt kaipenge som regel maatte beregnes til 30 pct. mere end i resten af aaret. Ved ladninger af kul eller salt er der ingen kaipenge at betale.

I Pará er der mindre anledning for damper og seilskib til at komme og tage hel last fra enkelt afskiber. De fleste exportprodukter medsendes væsentlig de engelske rutedampere af „Red Cross" og „Booths" linjer til Liverpool og bestaar især af kautschuk, kakao, paranødder (Brazil nuts, Castanhas do Maranhão), huder. Kautschuck og kakao indlastes og stuves paa skibets bekostning, hvilket medfører et udlæg af ca. rs. 3$500 à 4$000 pr. ton. Paranødder og huder er det derimod sædvanligt, at afskiberen besørger lastede og stuvede. Af den nævnte grund kommer ikke gjerne andre dampskibe til Pará for at faa last, og seilskibe gaar gjerne derfra i ballast.

Naar dampskib eller seilskib skal losse last i Pará, hvilken da gjerne vil bestaa i stykgods eller kul, er det vanligvis betinget, at lasten tages fra skibssiden. Da skibets eget mandskab sædvanlig arbeider med at bringe godset

*) Ved et dekret af 10de august 1902 har det brasilianske finantsministerium givet en bestemmelse, hvorved denne frie fart erklæres suspenderet, forsaavidt fart med varer fra og til Bolivia angaar, uden at det dog kan siges, hvad rækkevidde denne bestemmelse vil faa.

op og løfte det over siden, er der ingen særskilt udgift for fartøiet, medmindre det ansees heldigt at tage nogle arbeidsfolk fra land, i hvilket fald der betales rs. 6$000 pr. mand. Ved seilskibe hænder det nu og da, at der er betinget i certepartiet, at lasten skal leveres paa kaien. Isaafald vil lægtrings- og landings-udgiften omtrent beløbe sig til rs. 6$000 pr. ton

Arbeidere i Pará betales aldrig pr. time, kun for halv og hel dag eller halv og hel nat. Betalingen er rs. 3$000 à 4$000 for halv dag og rs. 6$000 à 8$000 for hel, samt rs. 3$500 à 4$500 for halv nat og rs. 7$000 à 9$000 for hel nat. Arbeidstiden er fra kl. 6 morgen til kl. 6 aften hele aaret igjennem. Der er adskillig tilgang paa arbeidsfolk, og der er stuvere, med hvem aftale for det hele arbeide kan gjøres, paa den basis, som man maatte blive enig om.

Leie af lægtere. For leie af lægtere, der kan tage fra 50 til 150 tons last, betales fra 40 til 100 milreis pr. dag.

Slæbning af lægtere i havnen koster fra 20 til 25 milreis.

Slæbning af fartøi betales alt efter distancen. For 5 engl. mile betales 80 milreis, for 10 mile 150 og for 15 mile 250 milreis.

Fyrafgift er den samme som i de øvrige havne eller 40 milreis guld (for fartøier op til 200 tons), 60 milreis guld (for fartøier mellem 201 og 400 tons), 80 milreis guld (for fartøier mellem 401 og 700 tons) og 100 milreis guld (for fartøier over 700 tons).

Kaiafgifter ved toldboden betales i guld og erlægges efter lægternes længde, altsaa efter den plads, de optager. Der betales rs. 0$600 pr. meter pr. dag.

Ballast. Der kan erholdes saadan, men kun af sand. Leveret langs siden i lægtere betales den med 6 milreis pr. ton.

For at give en idé om udgifterne i havnen hidsættes her en proforma-opgave over, hvad udlæg en bark paa 600 tons, ankommen med stykgods, vilde have:

Lægterpenge rs. 1 600$000; slæbning af lægtere rs. 375$000; arbeidsfolk, til at modtage lasten, stuve den i lægtere og losse den ved toldboden rs. 816$000; leie af presenninger rs. 120$000; baadmand, forskjellige tjenester rs. 195$000; natte-vagtmand paa lægterne rs. 50$000; gratifikation til toldtjenestemændene rs. 80$000; bødkerarbeide, reparation af pakkasser og tønder rs. 45$000, tilsammen rs. 3 281$000; til stuveren 10 pct. deraf rs. 328$100; ialt altsaa en udgift til losning og landbringelse af last af rs. 3 609$100. Lodspenge ind, gross tons 700 à 390 reis, rs. 273$000, lodspenge ud ligesaa rs. 273$000; oversættelse af manifest rs. 120$000; toldklarering rs. 463$100. Eller ialt rs. 4 738$200.

Den sidstnævnte post, toldklarering rs. 463$100, opløser sig saaledes: Fyrpenge 80 milreis guld, kaipenge 60 milreis guld, tilsammen 140 milreis guld à 27 d = £ 15. 5. 0 à 12 d = rs. 315$000 (papir); hospitalsafgift (10 mand à 1$920, 2 master à 6$000) rs. 31$200; toldpas rs. 6$900; politipas rs. 7$500; pas i havnekapitaniaet rs. 25$00; brasiliansk sundheds-

pas 40$000. Forskjellige stempelmerker rs. 10$000; honorar til dispachanten rs. 50$000; ialt rs. 463$100.

Paa samme maade hidsættes en proforma-opgave over udgiften for en damper paa 1 000 reg.-tons ankommen med stykgods.

Lægterpenge rs. 2 880$000; slæbning af lægtere rs. 550$000; arbeidsfolk til at modtage og stuve lasten i lægtere rs. 1 008$000; arbeidsfolk til at ilandbringe den ved toldboden rs. 720$000; leie af presenninger rs. 200$000; baadmand, forskjellige tjenester rs. 165$000; natte-vagtmand paa lægterne rs. 110$000; gratifikation til toldtjenestemænd rs. 120$000; bødkerarbeide, reparation af pakkasser og tønder rs. 75$000, tilsammen rs. 5 828$000; til stuveren 10 pct. deraf rs. 582$800; eller ialt omkostning ved lastens losning og landsættelse rs. 6 410$800; lodspenge (af gross-tonnagen) ind, 1 500 tons à 195 reis rs. 292$500; lodspenge ud, idem, rs. 292$500; oversættelse af manifest rs. 250$000; klarering i toldboden rs. 603$020; eller ialt udgift rs. 7 848$820.

Sidstnævnte post, klarering i toldboden, rs. 603$020, opløser sig saaledes: Fyrafgift 100 milreis guld; kaipenge 80 milreis guld, tilsammen 180 milreis guld à 27 d = £ 20. 5. 0 à 12 d = rs. 405$000 (papir); hospitalsafgift (36 mand à 9$120, 2 master à 6$000) = rs. 81$120; toldpas rs. 6$900; politipas rs. 7$500; pas i kapitaniaet rs. 2$500; brasiliansk sundhedspas rs. 40$000; forskjellige stempler rs. 10$000; honorar til dispachanten rs. 50$000; eller ialt rs. 603$020.

Skulde fartøiet mod formodning ogsaa afgaa med last, vilde udgiften ved omkostninger til lægtere og arbeidsfolk og forskjellige licenças altsaa blive forholdsvis større.

Disse udgifter, der altsaa fordetmeste betales i papir, skulde antages at ændres oftere, alt efter som pengekursen bevæger sig op eller ned. De holder sig imidlertid temmelig længe uden at paavirkes af kursen. Saaledes som de nu staar, vil altsaa en lav pengekurs være i favør af fartøiet. Vil man sammenligne dem med udgifter i andet land, bemerkes, at kursen for tiden staar omkring 12 d, og at altsaa en milreis er lig ca. 1 sh. engelsk eller ca. 90 øre.

Riga.

Aarsberetning for aaret 1901 fra konsul C. Aug. Titz, dateret 10de juni 1902.

2den del.

Almindelige forholde. Ruslands økonomiske stilling, som allerede under aarene 1899 og 1900 havde vist en merkbar nedadgaaende tendens, har i det sidstforløbne aar 1901 yderligere forværret sig, og var dette aar i særlig grad rigt paa hyppige rystelser i forretningsvirksomheden. I særdeleshed paa penge- og kreditvæsenets, men ogsaa paa vareudbyttets og mange produktionsgrenes omraade traadte betydelige vanskeligheder frem.

Den endnu ikke fuldt gjenoprettede ro i Kina og den fremdeles vedvarende krigstilstand i Sydafrika med deraf foraarsagede store omkostninger og indskrænkning af guldproduktionen i Transvaal udøvede en deprimerende virkning paa verdensmarkedet. Paa det russiske marked viste disse omstændigheder sig saa meget mere forstyrrende, som dette allerede under begge de foregaaende aar har maattet lide under ugunstige forholde, og Ruslands økonomiske stilling blev saa meget uvissere, som landet nu i flere aar har havt at opvise alene mindre gode, middelmaadige, daarlige eller ujevnt fordelte høstresultater, hvorhos sidstforløbne aars høst kan ansees som en af de mindst gunstige.

I det store hele taget var det russiske pengemarkeds stilling i aaret 1901 bedre end i noget af de to foregaaende aar. Dette fremgaar deraf, at diskontoen, som i aaret 1900 næsten gjennemgaaende udgjorde $5^1/_2$ pct. samt i aaret 1899 til og med 7 pct., vaaren 1901 kunde nedsættes til 5 pct. og bibeholdtes saadan til aarets slutning. Men under hele aaret var pengelaan vanskelige at erholde for industriforetagender eller finansoperationer.

„De vanskelige tider har dog", som finansministeren ytrede i sin beretning angaaende statsbudgettet i aaret 1902, „ikke havt nogen indflydelse paa statens finanser og pengecirkulationen, da sidstnævnte synes fremdeles at være fast ordnet, og landets sammenlagte pengeforraad under dette sidste aar har steget noget. Den udstrømning af guld, som i aarene 1899 og 1900 fandt sted fra Rusland, modarbeidedes i sidstforløbne aar af en gunstigere handelsbalance, emissionen af et fire procents fransk-russisk laan til et beløb af 159 millioner rub.(424 millioner francs) samt afgivelse af en større post jernbaneprioriteter til Tyskland, hvorved større kvantiteter guld kom Rusland tilgode.

Tiltrods for forretningsvirksomhedens særdeles trykkede stilling har dog det russiske riges udenrigske handel, forsaavidt den lader sig bedømme efter den officielle statistik, gestaltet sig langt fordelagtigere end foregaaende aar. Totalomsætningen i aaret repræsenterede nemlig en værdi, der blot var 7 646 000 rub. ringere end aaret forud. Formindskelsen i omsætningens værdi falder hovedsagelig paa indførselen, hvorimod udførselen har steget ikke ubetydelig. Bemerkelsesværdigt er det, at udførselen af korn, trods det daarlige høstresultat, viser en sterk forøgelse. Handelsbalancen var af denne grund gunstigere end i aaret 1900; i aaret 1901 oversteg nemlig exportens værdi importens med mere end 206 millioner rubler; i aaret 1900 derimod med kun noget over 116 millioner rubler.

Den af misvæksten foraarsagede svækkede kjøbeevne, der havde tilfølge en formindsket efterspørgsel paa indlandets markeder, virkede lammende paa den indenrigske handel.

Men en uden sammenligning langt sterkere indflydelse udøvede den trykkede pengestilling og den feilslagne høst paa industriens virksomhed.

Tungest har bergverksindustrien og de mekaniske verksteder i det sidstforløbne aar lidt under følgerne af de daarlige konjunkturer.

Ogsaa fragtmarkedet led, som allerede bemerket i første del af min aarsberetning angaaende skibsfarten, under de daarlige konjunkturer paa verdensmarkedet, især da under de i flere foregaaende aar raadende gode forretningsforholde en mængde nybyggede fartøier kom til, for hvilke der under den tiltagende forretningsstagnation ikke fandtes tilstrækkelig eller lønnende anvendelse.

Lovgivning. Af de paa lovgivningens omraade i sidstforløbne aar vedtagne foranstaltninger fortjener følgende opmerksomhed.

I sammenhæng med og paa grund af raadende krise inden industrien ud-

færdigedes under den 21de december 1901 g. st. under afventning af en almindelig forordning angaaende aktieselskaber, der allerede siden aaret 1893 har været under arbeide, provisoriske bestemmelser om forandringer i og tillæg til gjældende love angaaende aktieselskabers generalforsamlinger og revisionsvæsen ligesom om disse selskabers styrelse og forvaltning.

Videre lagdes grunden til en blivende reform af børsindretningen ved en den 21de januar 1901 publiceret lov angaaende oprettelsen af en fondsafdeling paa børsen i St. Petersburg. Denne foranstaltning havde til hovedsagelig hensigt at skille handelen med værdipapirer ud fra andre former for børsernes virksomhed.

Paa statsfinansernes omraade maa omtales indførelsen den 1ste/14de juli 1901 af statens brændevinsmonopol over hele det europæiske Rusland samt tillempningen fra den 1ste/14de marts s. a. af ny forordning om stempelafgift, hvilken sidste forordning i løbet af aaret allerede har erholdt en mængde forklaringer og tillæg, uden at alle disse forklaringer har formaaet at sprede ønskelig klarhed angaaende denne lovs rette fortolkning.

Paa toldvæsenets omraade er under den 15de/28de mai 1901 fastsat nyt reglement angaaende modtagelse, besigtning, fortoldning og udlevering af varer, hvilket reglement, ved siden af mangehaande lettelser i toldformaliteterne, dog desværre ogsaa indeholder mange for handelen besværlige bestemmelser.

I toldpolitisk henseende fortjener ogsaa at omtales den i februar maaned fastsatte forhøielse i toldsatserne paa en mængde af de nordamerikanske Forenede Staters industriprodukter. Denne forholdsregel var den russiske regjerings svar paa den kompensationstold, med hvilken russisk sukker belagdes i de nævnte stater.

Af stor betydning for det internationale vareudbytte er den i aaret 1901 indførte reform i Ruslands handelshavne. Den utilfredsstillende forfatning, hvori de fleste af disse havne for nærværende befinder sig, er beroende derpaa, at omsorgen for deres vedligeholdelse er fordelt paa flere forskjellige institutioner, hvorved nogen enhed i deres virksomhed ikke har været mulig at opnaa.

Denne mangel er ryddet afveien ved en den 12te juni 1901 offentliggjort forordning angaaende handelshavnenes forvaltning, hvilken herefter alene henhører under finansministeriet. Inden dettes sjøfartsafdeling er der dannet en komite for havneanliggender, hvilken samtlige lokale havnestyrelser er underordnet. I sammenhæng dermed udfærdigedes den 8de/21de sidstnævnte maaned en ny lov om oppebørselse af handels- og sjøfartsafgifter, hvilken lov fra og med indeværende aar er traadt i kraft, og ifølge hvilken alle havneafgifter, som tidligere erlagdes til indtægt for byerne og børskomiteerne, nu indflyder til statskassen. Ifølge denne lov skal af alle fra udenlandsk havn hertil ankommende eller til ud andet herfra afgaaende fartøier oppebæres en afgift af 10 kop. pr. ton af fartøiets nettorumindhold. Afgiften af varer skal oppebæres med $^1/_4$, $^1/_2$ og 1 kop. pr. pud. Dette system for vareafgifters oppebørselse er vistnok betydelig enklere end den tidligere i Østersjøhavnene raadende fremgangsmaade med oppebørsel efter varens værdi, efter særskilte af børskomiteerne udfærdigede tarifer, men indebærer for de fleste indførselsartikler en nævneværdig forhøielse. Saaledes skal f. ex. i Riga havneafgifter nu udgaa for jern og staal, farvetræ og harpiks med 1 kop. i stedet for hidtil $^1/_4$ kop. pr. pud; for soda og svovl med 1 kop. i stedet for $^1/_8$ kop.; rujern med 1 kop. istedetfor $^1/_{10}$ kop. Endnu merkbarere bliver dog afgifterne for stenkul, ler og kridt, der tidligere er udgaaet med resp. $^1/_{22}$, $^1/_{30}$ og $^1/_{60}$ kop. pr. pud, men for hvilke nu skal udgaa $^1/_4$ kop. Med henseende til udførselsartikler er afgifterne dels bibeholdt med de tidligere

beløb, dels ogsaa nedsat som f. ex. paa hamp, lin og stry. Høiere beskattet er blandt andet oljekager, æg og slaglinfrø, ligesaa trælast. Da hensigten med de fastsatte afgiftsbeløb synes at have været at begunstige exporten paa importens bekostning, maa den forøgede beskatning paa nogle af de fornemste udførselsartikler tildrage sig opmerksomhed. For ved afskaffelse af adskillige formaliteter at befordre afsætningen af russiske produkter i det østlige Asien fastsatte finansministeren den 30te juli (12te august) 1901 reglement angaaende transporten af udenlandske og russiske varer sjøværts fra europæisk Ruslands havne til Vladivostock og Nicolajevsk, hvilket reglements forskrifter siden erklæredes at skulle tillempes ogsaa ved transitforsendelser af varer fra havne ved Sortehavet til havne ved Østersjøen og Hvidehavet samt i modsat retning.

Med hensyn til den i konsulatets aarsberetning for de to sidstforløbne aar omtalte hersteds under anlæg værende centralgodsstation maa anføres, at arbeiderne hermed er skredet saa raskt frem, at der er haab om, at den skal kunne definitivt aabnes for regulær trafik vaaren 1904.

P e n g e m a r k e d e t. Forretningsvirksomheden gestaltede sig sidstforløbne aar endnu ugunstigere end i aaret 1900. Da kurserne paa aktier og værdipapirer stadig gik tilbage, var det naturligt, at der ikke kunde blive tale om nogen udstedelse af nye værdipapirer eller aabning af nye foretagender, og i aaret er yderst faa ansøgninger indkommet om tilladelse til paa vedkommende børser at notere aktier i nye foretagender.

Rubelkursen har imidlertid helt siden aaret 1895, takket være finansforvaltningens forholdsregler, kunnet glæde sig ved en usedvanlig stabilitet, hvilket har udøvet en særdeles gunstig indflydelse paa Ruslands udenrigske handel.

Paa rigsbørsen bevægede tremaaneders vekselkursen paa Berlin sig under hele aaret i middeltal pr. maaned mellem 45.90 og 45.70 rub. for 100 rmk. mod 45.75 og 45.55 rub. for 100 rmk. i aaret 1900 samt 45.75 og 45.45 rub. for 100 rmk. i aaret 1899, hvorimod samme kurs i aaret 1891 vekslede mellem 52 og 40.37 rub. for 100 rmk. samt i aaret 1888 til og med mellem 61.40 og 45.12 rub. for 100 rmk.

I n d - o g u d f ø r s e l. Værdien af de til distriktets havne indførte og derstod tilbage varer, som i sidstforløbne aar 1901 opgik til 207 733 000 rub., fra udførte for det foregaaende aars ind- og udførselsværdi med omkring 3.7 millioner rubler, men oversteg saavel værdien i 1899 med 8.9 mill. rubler som middeltallene for de fire sidste femaarsperioder.

Af Rigas fornemste importartikler formindskedes indførselen i aaret 1901 mod foregaaende aar af stenkul og koks, maskiner, rujern, farvetræ, ris, sild, vin, ler, kridt, staal, jernbanetilbehør, svovl og kopra, men forøgedes af kunstige gjødningsstoffe, bomuld, malm, korkbark, gummi, fosfat, kaffe, soda, stangjern m. m. Ogsaa udførselen af Rigas vigtigste exportartikler er aftaget i aaret 1901, nemlig af korn, frø, trælast, lin, hampestry og mineraloljer. I større kvantiteter udskibedes smør, oljekager, æg, hamp, huder og skind, fugl og vildt, linstry og erter.

I Libau formindskedes indførselen i aaret 1901 mod aaret 1900 af blandt andet følgende artikler, nemlig: Stenkul og koks, gjødningsstoffe samt andre maskiner end landbrugsmaskiner, men forøgedes af sild, kopra, ricinusfrø, korkbark, maskiner for jordbrugets behov, kalksten og garvestoffe. Udførselen formindskedes af blandt andet rug, bly, boghvede, erter og bønner, hampe- og

linfrø, oljekager, klid, hamp og lin, terpentin, tjære, huder og skind, æg og trælast, men forøgedes af hvede, havre og vikker, traadstoffe, mineraloljer og smør.

Værdien af Ruslands ind- og udførsel, fordelt paa de fire hovedgrupper, udgjorde i de fire sidste aar:

Indførsel:

	1898.	1899.	1900.	1901.
		I 1 000 rubler.		
Levnetsmidler	69 820	73 441	79 844	83 323
Raastoffe og halvfabrikater	302 099	301 329	307 402	284 762
Dyr	1 511	1 802	1 136	1 432
Fabrikater	188 587	217 856	187 001	153 771
	562 017	594 428	575 383	523 288

Udførsel:

Levnetsmidler	433 411	317 170	381 174	430 954
Raastoffe og halvfabrikater	238 386	249 873	269 806	256 489
Dyr	16 849	17 254	17 902	20 220
Fabrikater	20 523	17 352	19 553	21 902
	708 899	601 649	688 435	729 565

Summen af værdien af Ruslands handelsomsætning i aaret 1901 var omtrent 10.7 mill. rub. lavere end det foregaaende aars omsætning og omkring 18 mill. rub. lavere end omsætningen i aaret 1898, men oversteg omsætningen i aaret 1899 med 56.7 mill. rub. Medens indførselsværdien stadig er gaaet ned og har været den laveste, som har forekommet i de sidste fire aar, er udførselsværdien siden aaret 1899 jevnt steget.

Høstforholdene. Sidstforløbne aars høst i Ruslands 72 guvernementer (Sibirien og Centralasien iberegnet) er, som af nedenstaaende tabel vil sees, af den statistiske centralkomite beregnet for aaret 1901 til 3 045 952 000 pud mod 3 481 395 400 pud i aaret 1900, 3 673 318 000 pud i aaret 1899 og 3 235 688 000 pud i aaret 1898.

Ved sammenligning mellem høsten i aarene 1901, 1900 og 1899 viser det sig, at der i aaret 1901 høstedes 435 444 000 pud eller 12.5 pct. mindre end i aaret 1900 og 627 366 000 pud eller 17.1 pct. mindre end i aaret 1899. Det daarlige resultat af sidstforløbne aars høst er hovedsagelig at tilskrive en mindre god høst af vaarsæd.

Sidstforløbne aars høst kan derfor ansees for ikke at have været fuldt tilfredsstillende. I kvalitet adskilte den sig lidet fra foregaaende høstninger, men med hensyn paa nogle sædesorter — høsthvede og byg — overtraf den høsten i 1900.

I aaret 1901 er høstet 256 mill. pud rug, 203 mill. pud havre, 7 mill. pud boghvede, 8 mill. pud spelt, 12 mill. pud hirse og 14 mill. pud erter mindre end i aaret 1900, hvorimod sidstledne aars høst af følgende sædsorter oversteg foregaaende aars, nemlig af hvede med 8 mill. pud, byg med 8 mill. pud og mais med 53 mill. pud.

Af hele den sammenlagte høstkvantitet kom i aaret 1901 paa de enkelte sædesorter: Paa rug 38.43 pct., hvede 23.33 pct., havre 18.16 pct., byg 10.47 pct. og andre sorter 9.61 pct.

Efter afdrag af det til udsæd nødvendige kvantum udgjør det tilovers-blevne i de 72 guvernementer 2 300 579 900 pud, d. v. s. 19.21 pud paa hver indvaaner mod 23.21 pud i aaret 1900 og 25.41 pud i aaret 1899.

Ruslands kornudførsel, som efter aaret 1894, da en hastig stigning i exporten af de fire fornemste kornsorter, hvede, rug, byg og havre, fandt sted, stadig har aftaget, har fra og med aaret 1899 atter været i stigende. Udførselen af de nævnte kornsorter, som sidstnævnte aar udgjorde 270 500 000 pud, opgik det følgende aar til 343 544 000 pud og har i aaret 1901 steget med yderligere 35 246 000 pud til 378 790 000 pud. Udførselen i aaret 1901 i sammenligning med foregaaende aar steg af hvede med 21 647 000 pud, af byg med 23 863 000 og af havre med 254 000 pud, men sank af rug med 10 518 000 pud.

Rigas kornudførsel understeg foregaaende aars udførsel med omkring en million pud og var den laveste, som, med undtagelse af aarene 1886, 1892, 1893, 1898 og 1899, har forekommet i de tre sidste femaarsperioder. Kornets betydning som udførselsartikel for Riga taber sig, som allerede i foregaaende aarsberetning paapeget, stadig mere og mere, og korn indtager nu blot femte plads blandt byens udførselsartikler næst efter trælast, lin, æg og smør.

Med hensyn paa kornudførselen indtog Riga tredie plads blandt Østersjø-havnene. Over St. Petersburg, Libau, Riga, Reval og Pernau udførtes nemlig:

	1898.	1899.	1900.	1901.
		I millioner pud.		
St. Petersburg	33.5	15.9	50.0	41.9
Libau	15.7	17.1	36.7	32.6
Riga	13.7	5.2	15.5	10.2
Reval	9.3	6.6	11.3	9.9
Pernau	—	—	—	0.5
Sum	72.2	44.8	113.5	95.1

Østersjøhavnenes kornexport i aaret 1901 fordelte sig for de fire vigtigste kornsorter saaledes:

	Hvede.	Rug.	Byg.	Havre.
Riga	1 968 570	4 568 283	1 068 288	2 601 876
Libau	2 867 046	5 088 096	94 818	24 463 179
Pernau	—	—	439 524	—
St. Petersburg	1 126 000	9 631 000	—	31 227 000
Reval	2 724 367	1 841 728	170 976	5 205 398
Sum	8 685 983	21 129 107	1 773 606	63 497 453

Ved en sammenligning af udførselen af korn over Ruslands havne ved Østersjøen samt Sortehavet og det Azovske Hav ligesom over landgrænsen viser

det sig, at Østersjøhavnenes andel i hele Ruslands kornudførsel i aaret 1901 udgjorde 25 pct. mod 34.8 pct. i aaret 1900. Sortehavshavnenes andel opgik førstnævnte aar til 64 pct. og aaret forud til 56 pct. Over landgrænsen udgjorde udførselen 10.4 pct. i aaret 1901 mod 6.3 pct. i aaret 1900. Den største kornudførsel i aaret 1901 af Ruslands havne havde Odessa med 16.08 pct. af hele udførselen, derefter fulgte Nikolajev med 14.26 pct., Rostov ved Don med 11.17 pct., St. Petersburg med 11.11 pct., Novorossiisk med 7.2 pct., Riga med 2.7 pct. og Reval med 2.6 pct. af hele rigets udførsel. Over disse ni havne exporteredes omkring 76.4 pct. af det fra Rusland i aaret udførte kvantum korn.

K o r n p r i s e r. Paa hvede, som har sit fornemste marked i Frankrige, Storbritannien, Tyskland, Nederlandene, Østerrige-Ungarn, Sverige og Norge samt endelig Italien og Belgien noteredes paa Rigas børs i begyndelsen af aaret omtrent samme pris som ved udgangen af aaret 1900 eller 91 kop. pr. pud for 127/128 ℔ og 89½ kop. for 125/126 ℔ russisk vare; derefter steg prisen mod slutningen af april til 97 resp. 96 kop., hvorefter den atter begyndte at synke til førstnævnte pris for ved aarets slutning at stige til 93—94 kop. Kurlandsk 124/125 ℔ hvede solgtes paa samme tid til 86 kop. Medens for russisk 127/128 ℔'s vare i aaret 1901 betaltes høiest 96—97 kop., udgjorde den høieste pris paa saadan vare i aaret 1900: 89 kop., i aaret 1899: 93—94 kop., i aaret 1898: 140—150 kop., i aaret 1897; 118—120 kop., i aaret 1896: 94—96 kop. og i aaret 1895: 75—85 kop. Rugpriserne stod sidstledne aar lavere end foregaaende aar; de noteredes nemlig i aaret 1901 med 75 kop., i aaret 1900: 79 kop., i aaret 1899: 78—79 kop., i aaret 1898: 93—94 kop., i aaret 1897: 75—76 kop., i aaret 1896: 60—65 kop., i aaret 1895: 65—69 kop. og i aaret 1894 omkring 70 kop.

Prisen paa byg, som hovedsagelig udførtes til Tyskland, Storbritannien, Nederlandene og Belgien, udgjorde i de første tre maaneder af aaret for 108 ℔'s russisk vare 75—76 kop. og steg i april til 78 kop., hvorefter næsten fuldstændig stilstand i handelen med byg indtraadte. Prisen paa 100 ℔'s russisk byg varierede mellem 71 og 75 kop. Paa ovntørret 102 ℔'s vare varierede priserne mellem 72—73 og 80 kop.

Paa havre, som finder vei hovedsagelig til Storbritannien, Nederlandene, Tyskland, Frankrige og Belgien, varierede priserne saaledes: For finere kvalitet russisk hvid havre betingedes under de tre første maaneder 68—77 kop., men i april 78—80 kop.; derefter sank prisen i august til 75—76 kop. for i november atter at stige til 94—98 kop. For almindelig utørret russisk havre steg prisen i april fra den under første trediedel af aaret noterede pris af 67 kop. til 71—72 kop., sank i mai til 69 à 70 kop., men steg atter i november til 85 kop. Ovntørret russisk havre betingede i aarets tre første maaneder 65 à 66 kop., noteredes i april til 71—72 kop., kunde i august kun sælges til 68½ kop. og steg i november til 90 kop., hvorefter den atter sank. Bedre kvaliteter kurlandsk havre betingede i oktober maaned 80—82 kop. og i november 95—100 kop., men sank siden til aarets slutning, da derfor betaltes 85—90 kop. Ogsaa for almindelig kurlandsk havre, som i august solgtes til 73 kop., steg prisen i november til 90 kop., men derefter gjorde en nedadgaaende tendens sig gjældende, og i december noteredes prisen til 82—84 kop.

Udførselen af l i n fra distriktets havne udgjorde:

	Riga.	Libau.	Pernau.	Sum.
		I 1 000 pud.		
Aaret 1901	2 820	1 204	520	4 544
— 1900	2 822	2 242	635	5 699
— 1899	6 262	739	926	7 927

Fra andre havne ved Østersjøen samt over landgrænsen ved Wirballen m. m. udførtes:

	St. Petersburg.	Reval.	Wirballen.	Øvrige Rusland.	Sum.
Aaret 1901 . . .	161	819	1 242	1 669	3 891
— 1900 . . .	466	1 291	1 324	1 811	4 892
— 1899 . . .	833	1 555	1 491	2 189	6 069

Allerede i aaret 1900 viste den russiske linudførsel, paa grund af det ugunstige høstresultat i aaret 1899, en betydelig nedgang mod foregaaende aar, en nedgang, der dreiede sig omkring 3.5 millioner pud. Ogsaa aaret 1901 udviser en yderligere formindskelse, der udgjorde med et rundt tal 2 millioner pud, og var sidstforløbne aars udførsel af lin den laveste, som næst efter aaret 1894 har forekommet under de sidste ti aar. Af hele Ruslands udførsel af lin kom paa Østersjøhavnene med et rundt tal 5.5 millioner pud eller 65.5 pct., hvoraf paa Riga 33.4 pct., Libau 14.3 pct., Reval 9.7 pct., Pernau 6.2 pct. og St. Petersburg 1.9 pct. Hovedkonsumenterne af lin var Storbritannien, Frankrige og Belgien.

I begyndelsen af aaret noteredes for livlandsk vare 61 rub., senere i marts 65 rub., hvorefter prisen sank under sommeren til 61 rub. Af ny høst solgtes i november prøver for 49.50 rub., kurlandsk vare solgtes til en begyndelse for 58 rub., steg i marts til 60 rub. uden synderlig efterspørgsel, og for mindre prøvepartier ny vare betaltes 50 rub., som dog snart gik ned til 45 rub.

Af linstry udførtes sidstledne aar fra distriktets havne ialt 602 667 pud og fra hele Rusland ialt 1 972 000 pud mod 1 966 000 pud i aaret 1900. Fra distriktets havne udførtes 29.4 pct. af den fra hele Rusland exporterede kvantitet. Udførselen fra St. Petersburg og Reval udgjorde 26.4 pct. af hele udførselen. Det øvrige befordredes landveien til udlandet.

Udførselen af hamp fra Rusland udgjorde sidstforøbne aar 2 564 000 pud mod 2 422 000 pud i aaret 1900 og 2 432 000 pud i aaret 1899. Af udførselen i aaret 1901 befordredes med et rundt tal over Riga 569 000 pud eller 22.2 pct., Libau 166 000 pud eller 6.5 pct., Reval 56 000 pud eller 2.2 pct., St. Petersburg 23 000 pud eller 0.9 pct. samt over Wirballen og Grajewo 1 529 000 pud eller 59.6 pct. og over landgrænsen forøvrigt 222 000 pud eller 8.6 pct. Den hovedsageligste export af hamp finder saaledes sted over landgrænsen, hvilken vei omkring 60 pct. af det hele exportkvantum udførtes.

Under første halvdel af aaret 1901 fandt en jævn prisstigning sted, men i de sidste maaneder af aaret gik priserne stadig tilbage. De varierede alt efter de forskjellige sorter mellem 37 og 50 rubler.

Ruslands udførsel af linfrø, deri indbefattet baade slag- og udsædslinfrø, hvilke sorter i den russiske statistik begge opføres under én rubrik, opgik i aaret 1901 med et rundt tal til 4 565 000 pud mod 16 941 000 pud i aaret

1900 og 13 495 000 pud i aaret 1899 og er saaledes fra aaret 1900 til 1901 sunket med 12 376 000 pud eller omkring 73 pct.

Af hampefrø udførtes i aaret 1901 fra Riga 11 053 pud mod 17 689 pud i aaret 1900 og 105 098 pud i aaret 1899, fra Libau 43 533 pud mod 302 918 pud i aaret 1900 og 476 611 pud i aaret 1899 samt fra hele Rusland 483 000 pud mod resp. 651 000 og 1 359 000 pud de to foregaaende aar.

Udførselen af oljekager udgjorde fra:

	Riga.	Libau.	St. Petersburg.	Reval.	Hele Rusland.
			I 1 000 pud.		
1901	2 816	2 889	2 775	206	21 179
1900	1 842	3 007	3 179	369	20 404
1899	4 074	2 771	2 693	748	23 388

Af erter udførtes i aaret 1901 fra hele Rusland 5 129 000 pud, hvoraf fra Riga 93 442 pud, fra Libau 884 149 pud og fra Reval 74 239 pud, mod 4 591 000 pud i aaret 1900 og 5 977 000 pud i aaret 1899.

Ruslands udførsel af smør opgik i aaret 1901 til 1 968 000 pud mod 1 190,000 pud i aaret 1900 og 630 000 pud i aaret 1899 og har siden i aaret 1896, da udførselskvantiteten udgjorde 310 000 pud, øget med 1 658 000 pud eller 535 pct. Det russiske tolddepartement har beregnet værdien af rigets udførsel af smør for sidstforløbne aar til 26 millioner rub. eller dobbelt saa høi værdi som udførselen havde aaret forud. Det overordentlige fremskridt, som har fundet sted i udførselen af smør fra Rusland, er hovedsagelig en følge af trafikens aabning paa den sibiriske jernbane. I de af banen gjennemskaarne trakter (fra Ural over Kurgan, Omsk til Mariinsk) findes der yderst gunstige naturlige betingelser for en udstrakt meieribedrift, og som følge heraf er en blomstrende saadan paa faa aar opstaaet. Dernæst er den forøgede afsætning af sibirisk smør at tilskrive anskaffelsen af iskjølervogne, indrettelsen af hurtigtog, bygning af iskjældere ved jernbanestationerne samt magasiner med kjølerum for opbevaring af smør i havnestæderne og indrettelsen af en regulær hurtiggaaende dampskibsforbindelse. Heri har Riga fremfor andre havne taget initiativet, men ogsaa Reval og Libau har begyndt at tage forholdsregler for at kunne opfylde de for en regelbunden og velordnet smørexport nødvendige vilkaar.

Fra Riga opgik udførselen i aaret 1901 til 759 029 pud mod 81 457 pud i aaret 1900 og 17 153 pud i aaret 1899 og oversteg udførselen i aaret 1896 eller 15 082 pud med 743 947 pud. Fra Libau exporteredes sidstforløbne aar 181 809 pud mod 49 177 pud i aaret 1900 og 19 663 pud i aaret 1899 samt fra Reval 726 921 pud mod 578 640 pud i aaret 1900 og 163 446 pud i aaret 1899. I maanederne juli og august, da den største omsætning fandt sted, ankom til Riga hver uge fem tog paa 25 vogne à 450 pud d. v. s. 56 250 pud fra Sibirien, men i den nævnte tid forrige aar viste der sig endnu vanskeligheder i befordringen. En del forsendelser ankom til Riga i opbløndt tilstand, da ikke et tilstrækkeligt antal iskjølevogne havde været at opnaa, og anskaffelsen af is fra iskjældere paa jernbanestationerne lod ogsaa meget tilbage at ønske. Men for nærværende skal yderligere 1 000 waggoner med kjøleapparater være under indredning, ligeledes skal iskjælderne paa stationerne

forbedres, saaat de hidtil ved exporten raadende ulemper antages at skulle ryddes afveien, hvilket turde være saa meget mere at ønske, som man med sikkerhed regner paa en udførsel af smør fra Rusland i indeværende aar af mindst $2^1/_2$ million pud.

I en officiel beretning af en herr Murasjkintzev, som, paa opdrag af det russiske finantsministerium, paa stedet har undersøgt forholdet med produktionen af og afsætningen for smør i Vestsibirien, advarer mod at se den sibiriske smørproduktion i altfor lyse farver. Dens udvikling var rent territorial, men i progressiv teknisk henseende var intet blevet gjort, som skulde kunne indgive synderlige forhaabninger. At Sibirien var istand til at kaste store kvantiteter smør ind paa markedet havde lidet at betyde; en sikker position paa verdensmarkedet kunde sibirisk smør først da opnaa, naar en fast type paa saadant smør havde kunnet oparbeides. Det laa nær ved haanden at antage, at de mangler, som under foregaaende gode aar i den sibiriske smørproduktion neppe var blevet bemerket, under forandrede konjunkturer vilde træde saa skarpt i dagen, at bønderne blev kjede af at producere smør. Disse mangler er foruden misvækst, tørke, o. s. v. ogsaa befolkningens lave aandelige standpunkt. Forfatteren tilraader derfor først og fremst aabning af skoler samt ansættelse af et forøget antal teknisk uddannede personer for at gaa tilhaande med raad og oplysninger, videre bevilgning af meliorationskredit til foreningsmeierier, forhøielse af den industrielle kredit fra 300 til 1 500 rub., særlig for foreningsmeierierne, ligesom toldfri indførsel af redskaber og tilbehør.

Afsætningen af smør finder hovedsagelig sted paa Storbritannien, Tyskland og Danmark. Fra Riga exporteredes af hele den derfra i aaret 1901 udførte kvantitet: Til Storbritannien 600 000 pud eller omkring 80 pct., til Tyskland 80 000 pud eller omkring 10.5 pct. og til Danmark 55 000 pud eller 7.3 pct.

Udførselen af æg udgjorde:

	Riga.	St. Petersburg.	Libau.	Hele Rusland.
		I 1 000 pud.		
1901	2 176	1 253	314	8 193
1900	1 950	953	434	7 272
1899	2 048	1 047	299	6 935
1898	2 012	960	247	7 629

Aaret 1901 havde det høieste udførselszifer at opvise, som hidindtil er forekommet; i sammenligning med aaret 1900 udviser aaret en forøgelse i udførsel af 921 000 pud og ved sammenligning med aaret 1894 af 4 371 000 pud. Ifølge tolddepartementets beregning udgjorde i aaret 1901 udførselsværdien 35 392 000 rub. mod 31 313 000 rub. i aaret 1900 og 28 644 000 rub. i aaret 1899.

Fra Riga skeede den hovedsageligste export af æg til Storbritannien, Tyskland, Belgien og Nederlandene. Til Storbritannien expederedes 54.1 pct., til Tyskland 29.4 pct., til Belgien 10.3 pct. og til Nederlandene 3.4 pct af den hele udførselskvantitet mod resp. 57.7 pct., 29.3 pct., 9.2 pct. og 2.3 pct. i aaret 1900.

Udførselen af trælast fra Riga opgik i aaret 1901 til 39 850 000 engelske kubikfod mod 46 550 000 kub.-fod i aaret 1900, mod 46 700 000 kub.-fod i

aaret 1899, mod 45 400 000 kub.-fod i aaret 1898 og mod 49 400 000 kub.-fod i aaret 1897, eller i gjennemsnit for de fem sidste aar 45 580 000 kub.-fod.

Af de enkelte artikler, som Rigas trælastforretninger omfatter, udskibedes sidstledent aar: 350 140 stkr. kant- og rundbjelker mod 325 418 stkr. aaret forud; 186 394 stkr. ore-, aspe- og birkebjelker mod 175 115 stkr.; 98 809 stkr. mod 122 780 stkr. firkantede bjelker; 2 188 516 stkr. sveller mod 2 250 060 stkr.; 13 361 549 stkr. sagede bord og planker, hvoraf 11 568 stkr. over 3 tommer, 4 758 498 stkr. 3-toms og 8 591 483 stkr. under 3 tommer, mod 16 651 344 stkr., hvoraf 9 850 stkr. over 3-toms, 6 136 262 stkr. 3-toms og 10 505 232 under 3 tommer, samt 2 900 252 stkr. grubestøtter mod 4 008 184 stkr. i aaret 1900.

Indførselen. Værdien af Ruslands indførsel var i aaret 1901 omkring 10.7 millioner rubler lavere end foregaaende aar og omkring 71 mill. rubler lavere end i aaret 1899. Værdien af Rigas indførsel i aaret 1901 stod tilbage for foregaaende aars indførselsværdi med omkring 8.3 mill. rubler og værdien i aaret 1899 med omkring 13 mill. rubler. Værdien af Libaus indførsel i aaret 1901 var omkring 6.8 mill. rubler lavere end i aaret 1900 og stod ogsaa tilbage for værdien i aaret 1899, dog alene med 508 000 rubler.

Indførselen af maskiner, redskaber og verktøi, alle sorter, eller dele deraf, udgjorde:

	Riga.	Libau.	St. Petersburg.	Reval.	Hele Rusland.
			I 1 000 pud.		
1901	959	367	583	319	7 147
1900	1 126	487	1 026	777	9 585
1899	1 769	380	1 567	903	12 417
1898	1 218	276	1 257	710	9 881
1897	745	223	787	479	7 105

Produktionen af enklere landbrugsmaskiner og redskaber befinder sig i stadig udvikling, og det overordentlige behov for saadanne maskiner og redskaber fyldes for største delen af de indenlandske fabriker.

Af malmindførtes i aaret 1901 til Riga 8 691 pud jernmalm, 1 512 pud manganmalm, 930 261 pud svovlkis, hvoraf 562 283 pud fra Norge, samt 2 177 pud andre ikke specificerede malme.

Diverse indførsel fra Sverige. Blandt varer, som ifølge de ved konsulatet førte fortegnelser er indført fra Sverige til Riga, maa nævnes følgende: 225 580 pud feltspat og kvarts, 272 637 pud ler, 21 782 stkr. dræneringsrør, 938 800 stkr. ildfast tegl, 660 391 stkr. gadesten, 5 895 pud ru- og støbejern, 19 364 pud stangjern, 5 886 pud staal, 5 789 pud maskingods, 175 pud støbegods, 3 943 pud separatorer, 506 pud kogeapparater, 57 pud telefonapparater, 452 pud tjære, 227 pud klorsur kali og 2 146 tomme fade m. m.

Genf.

Aarsberetning for aaret 1901 fra generalkonsul C. F. de Geer, dateret 28de september 1902.

Den krise i den økonomiske virksomhed, som begyndte i aaret 1900, fortsatte i aaret 1901. Schweiz importerede i aaret 1901 varer til en værdi af 1 050 millioner francs og exporterede varer til en værdi af 836 millioner francs Med hensyn til importen var der, sammenlignet med foregaaende aar, en nedgang i maskiner etc. (÷ 10 millioner), jern (÷ 22 mill.), mineralier (÷ 8 mill.) og vin (÷ 7 mill.), men en forøgelse i næringsmidler (+ 11 mill.), læder, dyr etc. Med hensyn til exporten var der en opgang i uhre (+ 8 mill.), næringsmidler (+ 4 mill.) og silke (+ 7½ mill.), men en nedgang i maskiner (÷ 2.4 mill.) og bomuld (÷ 17 mill). Exporten til Norge og Sverige opgik til 6.7 mill. francs; heraf exporterede byen Genf nikkeluhre for 168 708 fr., sølvuhre for 1 271 129 fr. og gulduhre for 677 121 fr.; desuden exporteredes kronometre og slaguhre for 10 276 fr. og uhrdele for 36 657 fr. Af andre artikler exporterede fra Schweiz til de forenede riger i aaret 1901 kan nævnes: Farvestoffe for 17 915 fr., tjærefarver for 100 752 fr., elektriske apparater for 13 200 fr., elektriske dynomoer for 362 531 fr., jernbjælker etc. for 32 900 fr., agerbrugsmaskiner for 2 495 fr., møllemaskiner for 12 810 fr., andre maskiner for 155 072 fr., verktøi for 10 500 fr., uhrmagerverktøi for 10 569 fr., chokolade for 140 872 fr., ost for 737 579 fr., traad, almindelig grov, for 50 307 fr., do., farvet, almindelig for 72 781 fr., tøier, tunge, for 29 251 fr., broderier, maskinvirkede, garniturer for 202 840 fr., silke for 84 658 fr., helsilketøier for 731 251 fr., halvsilketøier for 148 414 fr., silkeskjærf og schawler for 56 894 fr., silkebaand for 48 245 fr., halvsilkebaand for 31 632 fr., uldgarn for 342 402 fr., fletninger for 27 521 fr. og uldtrikotage for 39 662 fr.

Af varer importerede til Schweiz fra de forenede riger kan nævnes: 18 867 q. jern og 1 075 q. fersk fisk.

De nye havneafgifter i Rusland*).

Uddrag af den russiske finantsministers instruktion til toldboderne af 18de januar 1902 ifølge en af Hans Majestæts legation i St. Petersburg indsendt oversættelse.

I. Tonnageafgift opkræves med 10 kopek pr. reg.-ton af alle ankommende og afgaaende fartøier, særskilt for ankomst og afgang.

Af skibe under russisk flag, som underholder regelmæssig rute mellem russiske og udenlandske havne, opkræves afgiften kun én gang under skibs-

*) Se hefte nr. 15 for 1901, side 717 ff.

fartsaaret*). Ruten maa være bestemt paa forhaand for hele skibsfartsaaret og maa opgives for vedkommende toldkammer ved indsendelse af petition om fritagelse for erlæggelse af afgiften. Hvis ruten ikke overholdes, kan dette bevirke, at den tilstaaede begunstigelse tabes.

Ved beregning af tonnagen lægges den i fartøiets maalebrev angivne drægtighed til grund. For udenlandske fartøiers vedkommende kommer de i de om gjensidig anerkjendelse af maalebreve afsluttede konventioner stipulerede regler til anvendelse. Fartøier tilhørende stater, med hvilke saadan konvention ikke er afsluttet, underkastes maaling.

Fritagne for afgift er fartøier, som baade ankommer og afgaar i ballast, som søger nødhavn, eller som fuldender indlastning eller udlosning i en russisk havn, naar samme i sidstnævnte tilfælde har betalt alle afgifter i en anden russisk havn. Naar derimod et fartøi ankommer i ballast og afgaar med ladning eller omvendt, erlægges afgift baade for ankomst og afgang.

Tonnageafgiften — saavel for ind- som for udgaaende — opkræves ved fartøiets afgang fra havnen, og tilladelse til afgang noteres derefter paa bemandingslisten.

II. Pudafgiften beregnes af varens bruttovegt. Angaaende dens størrelse se hefte nr. 15 for aaret 1901, side 718. Ved omladning i en russisk havn for udlandet eller en anden russisk sjøhavn betaler varen afgift baade for ind- og udgaaende, ved omladning for transport paa et indlandsfarvand erlægges imidlertid kun afgift for indgaaende. Afgiften betales af varens eier og erlægges samtidig med tolden. Naar varer gaar i transit til det indre af landet uden at toldbehandles, opkræves afgiften hos vedkommende speditør

*) Denne begunstigelse gjælder ogsaa for udenlandske fartøier tilhørende stater, der har afsluttet handels- og sjøfartstraktat med Rusland.

Indhold: **De nye havneafgifter i Rusland** s. 735. — **Genf** s. 735. — **Norske skibes fart paa og udgifter i brasilianske havne** s. 689. — **Riga** s. 724.

Johannes Bjørnstads bogtrykkeri.

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler m. m.
indkomne i aaret 1902.

Udgivet ved
No. 16. departementet for det indre, afdelingen for udenrigske sager, handel og sjøfart. 1902.

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

Berlin.

Aarsberetning for aaret 1901 fra generalkonsul Robert von Mendelssohn, dateret 14de juni 1902.

Almindelig oversigt.

Efter et mere end femaarigt særdeles livligt og glimrende opsving paa næsten alle industriens og handelens omraader i det tyske rige fulgte i midten af aaret 1900 en stagnation, som lidt efter lidt yderligere har tiltaget. Aaret 1901 har intet forandret i denne henseende, omendskjønt visse industrigrene muligens synes at bevise det modsatte. Hvad disse undtagelser angaar, saa turde de vel have sin grund i fortsatte virkninger fra opsvingets tid og kan altsaa ikke opstilles som nogen norm eller regel.

Værdien af den totale vareexport fra Tyskland, exklusive ædle metaller, udgjorde ifølge officielle opgaver i aaret 1901 4 677 millioner mark mod resp. ca. 4 611 og 4 207 millioner mark i aarene 1900 og 1899. Aarsagen til denne forøgelse er dog ikke at søge i gunstigere konjunkturer paa det udenlandske marked, men den er snarere en følge af den ovenfor berørte stagnation inden landet, der tvang til en yderste kraftanstrengelse i og for afsætning udenlands af den produktion, som indenlands ikke kunde afhændes Saadanne fremtvungne exportforretninger gav naturligvis i almindelighed ringe udbytte og medførte mangen gang ogsaa tab, dem man gjerne paadrog sig for at befrie det indenlandske marked fra overproduktion og forebygge en yderligere indskrænkning af fabrikationen.

Under de gode konjunkturer var produktionen steget i overordentlig grad, og afsætningen havde holdt jævnt skridt hermed, da hver industrigren just paa grund af den forøgede produktion havde mere at bringe paa markedet end tidligere. En almindelig forøgelse i kjøbelysten var bleven opnaaet. Nu, under tilbagegangens tid, har industrien atter i samme grad maattet indskrænke sin fabrikation, sænke sine priser, og en slappelse i kjøbelysten gjør sig almindelig merkbar. Skylden herfor søges, og det med rette, i de „trykkede konjunkturer". Kjøbeevnen hos de inden handelen og næringerne sysselsatte er i almindelighed betydelig svækket. I store dele af det tyske rige har derhos formindsket kjøbeevne ogsaa vist sig hos den jordbrugende befolkning, som paa grund af frostskadet udsæd har lidt store tab, saavel med hensyn paa selve udsæden

som det nedlagte arbeide, og dertil for det meste alene erholdt undermaals høst.

En levning af mindre behagelig art fra de glimrende konjunkturers tid havde adskillige industrielle etablissementer i form af overliggende kostbare raastoffe. Mange fabriker var desuden af kontrakter bundne til fremdeles at indkjøbe raastoffe til høie priser. Disse raastoffe har nu maattet bearbeides, og da fabrikernes pris stadig har sunket, blev følgen naturligvis tab eller idetmindste en utilstrækkelig gevinst.

Om denne aarsag til den svære depression laa i selve det foregaaende opsvings natur, saa kom ogsaa andre grunde til, som stod i mere eller mindre intim forbindelse hermed. Den daarlige høst er allerede ovenfor paapeget. Men langt mere merkbar for handels- og industrikredsene i videste betydning var den kreditkrise, som særlig i første halvaar gjorde sig gjældende. Vistnok burde de almindelige konjunkturer paabyde en forøget forsigtighed ved bevilgning af kredit, men krisen opstod først ved opdagelsen af den skjødesløshed og de bedragerske manipulationer, som visse større aktieselskaber, kredit- og hypothekbanker har ladet komme sig til last. Saadant kan naturligvis forekomme under hvilkensomhelst periode, men den store mængde af bedragerier, som paa en gang hobede sig sammen under denne de trykkede konjunkturers tid, er dog en omstændighed, som maa staa i et vist sammenhæng med usikkerheden paa markedet. Glansperioden, da alle foretagender lykkedes, eller tilfældige tab snart opveiedes af fremgang paa andet hold, havde tydeligvis fostret et vist letsind med hensyn til kredit og tillid i almindelighed. Dette letsind straffede sig dog haardt selv, saasnart de formindskede gevinster og den formindskede kredit umuliggjorde dækkelsen af begaaede feilagtigheder. Med de skyldige har langt flere uskyldige i dette tilfælde maattet lide, thi der opstod en almindelig mistro, som tildels berøvede helt igjennem solide foretagender den i handelsverdenen saa uundværlige kredit. Først frem paa høsten kom man lidt efter lidt til den overbevisning, at omtrent alt, som havde bestaaet stormen, var fast grundet og solid.

I den indre politik bragte fremfor alt det store kanalprojekt en vis forstemthed særlig med hensyn til regjeringens stilling til dette spørgsmaal. Mange industrigrene saa sig nemlig svegne i den forhaabning, at de ved udførelsen af dette storartede statsforetagende skulde erholde en velkommen sysselsættelse. De forbundne regjeringers toldproposition føiede hertil frygten for, hvorvidt ikke den tyske handelspolitik betraadte veie, paa hvilke den nødvendige forstaaelse med udlandet, hvor det gjaldt et rationelt vareudbytte, ikke skulde opnaaes. Den fuldstændige sikkerhed inden de nu i to aar bestaaende handelspolitiske forhold virker allerede nu lammende paa de kommercielle forbindelser med udlandet.

En af de ubehageligste følger af de synkende konjunkturer, nødvendigheden af at indskrænke produktionen og den dermed sammenhængende afskedigelse af arbeidskræfter, fremtraadte ogsaa paa en iøinefaldende maade ved den omhandlede depression. Inden dette distrikt blev under høsten 1901 større arbeidsnedlæggelser nødvendige. Et stort antal af herværende fabriker inden jernbranchen, saasom maskinbygning og elektroteknik, derunder de mest betydelige, har efter en ad privat vei indvunden statistik under vinteren 1901—1902 maatte afskedige ikke mindre end 25 pct. af sin under aaret 1900 anvendte arbeidsstyrke.

At forudsige noget om den videre udvikling paa det økonomiske omraade, turde være mere end vanskeligt. Imidlertid er det vel, naar det gjælder

flertallet af industrigrene, at formode, at den værste krise med aaret 1901 turde være overstaaet, og at der i og med prisnedsættelsen af de i aarene 1899—1900 i pris altfor sterkt opdrevne raastoffe forefindes vigtige forudsætninger til en forandring til det bedre.

Tysklands vareomsætning med udlandet. Som allerede forud nævnt har værdien af Tysklands vareudførsel, trods de daarlige konjunkturer, ogsaa under det nu forløbne aar oversteget fjoraarets og altsaa siden aaret 1895, da de nye handelstraktater traadte i kraft, vist en stadig forøgelse.

Hvad derimod værdien af vareindførselen og mængden af saavel vareindførsel som vareudførsel betræffer, saa kan heri under det forgangne aar konstateres en tilbagegang.

En kort approximativ opstilling over saavel mængden som værdien af Tysklands vareomsætning med udlandet for aaret 1901, sammenlignet med aaret 1900, meddeles her:

Indførsel:	Aar.	Decitons.	Værdi i mark.
	1901:	443 048 568	5 967 017 000
	1900:	459 117 993	6 042 992 000
	Formindskelse	16 069 425	Forøgelse 75 975 000

Udførsel:	Aar.	Decitons.	Værdi i mark.
	1901:	323 634 945	4 759 407 000
	1900:	326 817 468	4 752 601 000
	Formindskelse	3 182 523	Forøgelse 6 806 000

Tysklands indførsel fra Norge og Sverige under aarene 1900 og 1901.

I decitons = 100 kg., forsaavidt ikke andet opgives.

	Norge.		Sverige.	
	1901.	1900.	1901.	1900.
Affald:				
Kunstig guano	48 013	22 856	—	—
Klid	186 674	97 174	—	—
Bly og blyvarer:				
Bly, raat, blyaffald	—	—	2 957	7 552
Droger, farver, apothekervarer:				
Fyrstikker	—	—	2 353	1 479
Blæk, blækpulver	—	—	—	387
Kalciumkarbid	18 133	13 157	16 634	15 154

	Norge.		Sverige.	
	1901.	1900.	1901.	1900.
Is	59 716	55 626	—	—
Jod	139	186	—	—
Svovlsur natron	—	7 900	—	—
Kemiske fabrikater og præparater for teknisk brug, ikke specificerede	—	—	885	—
Jern og jernvarer:				
Rujern	—	—	57 525	116 430
Smedejern i stænger etc., plogjern og jern til hjulringe	—	—	136 219	191 563
Billets, raaskinner, støbte	—	—	9 551	15 924
Jerntraad, raa	—	—	49 078	48 366
Rør, valsede og dragne af smedejern, raa	—	—	24 078	30 959
Grove jernvarer, ikke slebne, fernisserede, fortinnede etc.	—	—	1 337	1 676
Varer, slebne, fernisserede, fortinnede etc.	—	—	1 818	1 621
Jordarter, malme, ædle metaller, asbest etc.:				
Flusspat	—	—	1 000	—
Infusoriejord, kaolin, feltspat, ildfast ler	—	—	157 741	168 394
Blymalm	—	—	5 078	—
Jernmalm	—	—	14 771 243	14 375 554
Slag af malm etc.	—	—	80 510	159 601
Zinkmalm	—	—	74 933	91 441
Malm, ikke specificeret	—	2 068	—	—
Guld- og sølvaffald	—	—	—	693
Guld, uforarbeidet, ogsaa i stænger	—	—	0.33	0.41
Bær:				
Til fortæring (tyttebær etc.)	—	—	36 354	60 487
Tagl, hestehaar, ogsaa oljeduge deraf	—	—	—	398
Huder og skind:				
Kalvehuder, saltede og usaltede	—	—	838	—
Kalvehuder, kalkede og tørre	2 446	2 081	3 878	4 586
Oksehuder, saltede og usaltede	1 235	—	10 723	7 849
Sæl- og sjøhundskind	84	26	—	—
Gjedeskind, raa, forsynede med haar	—	396	—	—
Huder og skind for pelsberedning af pelsdyr	88	84	137	131

	Norge.		Sverige.	
	1901.	1900.	1901.	1900.
Træ og andre skjærbare stoffe samt varer deraf:				
Affald af animalske og vegetabilske skjærbare stoffe, ikke høvl- og sagflis	—	—	10 032	11 485
Horn, hover og ben til skjærerier	—	—	1 258	1 474
Hvalfiskbarder	294	212	—	—
Finnhvalbarder	403	357	—	—
Bygnings og snedkervirke, ret eller blot bearbeidet paatvers med økse eller sag, mygt	35 359	42 763	64 785	—
Bygnings- og snedkervirke, hugget paa langs, mygt	—	—	336 981	483 339
Tøndestave, ikke af eg, ufarvede	—	—	19 083	32 651
Bygnings- og snedkervirke, saget, kanthugget; andre sag- og skjærbare stoffe, haarde	—	—	54 800	—
Do., myge	392 468	—	3 752 233	—
Bygnings- og snedkervirke, saget, kanthugget etc.	—	427 513	—	4 773 256
Kurvmagerarbeider, grove, raa	—	—	1 137	—
Snedker-, dreier- og hjulmagerarbeider, grove, raa	4 489	6 623	72 783	115 073
Tøndebindervarer, grove, beitsede, farvede	820	—	—	—
Maskiner og maskindele:				
Landbrugsmaskiner	—	—	1 730	1 692
Andre maskiner for industrielle øiemed	—	1 314	2 523	2 255
Kautschuk og guttaperka:				
Kautschuk og guttaperka	901	616	3 927	3 833
Galoscher og støvler	—	—	510	—
Kobber og kobbervarer:				
Kobber, raa	—	—	—	1 608
Skillemynt, kobberskrab og kobberaffald	—	—	1 828	—
Messing og tambak, ogsaa skrab	1 855	1 643	—	—
Fine varer af messing og andre kobberlegeringer	—	—	270	313
Bøger og kunstsager:				
Bøger, karter, musikalier	—	—	427	390
Malerier og tegninger	41	60	47	57

	Norge.		Sverige.	
	1901.	1900.	1901.	1900.
Kolonial-, speceri- og konditorvarer:				
Kjød	—	28	—	—
Ferskvandsfisk, levende	—	—	—	1 828
Do., død	824	951	—	—
Saltvandsfisk, fersk, sild	42 690	22 310	75 273	18 035
Saltvandsfisk, fersk, andre sorter	15 166	11 377	8 300	6 062
Stokfisk	6 384	5 808	—	—
Fisk, tillavet med edikke, olje og krydder i fad og kar	2 489	2 629	—	—
Sild, saltet i tønder	152 198	119 714	10 876	11 936
Sild, saltet, bestemt til gjødningsstof	2 403	1 237	—	—
Hummer	1 939	1 918	—	—
Fiske- og sælfedt, tran, hvalfedt	90 023	91 454	—	—
Pap og papirvarer:				
Træmasse, sleben	62 707	24 740	137 604	31 493
Cellulose etc.	37 242	21 858	132 148	60 244
Omslagspapir, ikke halmpapir, usatineret	—	—	1 062	568
Do., satineret, samt voksdugpapir	1 898	2 542	8 235	12 128
Trækpapir	—	—	969	996
Sten og stenvarer:				
Ædelstene og granater	1.61	—	—	—
Sten, raa, i blokke	—	—	133 612	140 440
— anden, raa	—	—	408 038	330 103
Bygningssten, blot huggen	—	—	270 216	279 627
Gadesten, do. do.	133 022	198 555	3 391 542	4 110 541
Sten i sagede blokke	5 450	21 399	13 242	11 978
Stenhuggerarbeider, grove, uslebne, ikke af alabaster og marmor	47 006	27 629	104 536	129 517
Dyr og dyreprodukter:				
Blærer, tarme etc.	—	—	719	829
Krebs	—	—	1 419	1 277
Lervarer:				
Mursten, tagsten, almindelig, uglaseret	—	—	115 545	128 797
Sten, ildfast, uglaseret	—	—	57 016	52 491

	Norge.		Sverige.	
	1901.	1900.	1901.	1901.
Lerrør, glaserede . . .	—	—	9 105	13 331
Zink og zinkvarer:				
Zink, raa		—	1 260	—
Zinkskrab og zinkaffald . .	—	—	1 186	1 659

Tysklands udførsel til Norge og Sverige under aarene 1900—1901.

I decitons = 100 kg., forsaavidt ikke andet angives.

	Norge.		Sverige.	
	1901.	1900.	1901.	1900.
Affald:				
Klid	—	—	23 217	54 970
Klude	—	—	11 405	21 975
Bomuld og bomuldsvarer:				
Bomuld, raa	—	—	4 383	4 664
Bomuldsaffald	—	—	2 508	—
Bomuldsgarn, entraadet til no. 17	—	—	504	525
Do. over no. 17 til no. 45	—	—	382	324
Do., totraadet til no. 17	—	—	—	71
Do., en- og totraadet bleget eller farvet til no. 17	—	—	666	—
Do. over no. 17 til no. 45	380	602	687	592
Do., tre- og flertraadet en og flere gange tvundet	—	—	293	473
Do., totraadet, flere gange tvundet; traad akkom.	418	385	1 055	882
Bomuldstøi, tæt, bleget og appreteret	703	626	1 238	1 281
Fløil, skaaren	—	—	373	377
Bomuldstøi, tæt, farvet, trykt	2 422	2 044	2 448	2 684
Possementmagerarbeider og knapper	336	357	282	427
Trikotvarer, ikke vanter .	—	223	—	—
Vanter, bæklede, strikkede	—	—	45	—
Andre trikotvarer . . .	295	—	—	—
Andre aabent vævede tøier, blegede, farvede, trykte	281	285	230	203
Kniplinger	—	—	—	78
Broderier	113	92	160	121

	Norge.		Sverige.	
	1901.	1900.	1901.	1900.
Bly og blyvarer:				
Bly, valset, vindusbly . .	—	—	3 836	4 255
Bogtrykkertyper . . .	468	430	838	813
Akkumulatorer af bly i forening med andre materialier	—	—	5 991	—
Blyvarer, finere	—	1 292	—	1 575
Børstenbindervarer:				
Grove	—	236	—	265
Klædes- og haarbørster, fine	129	—	—	—
Droger, farver og apothekervarer:				
Etheriske oljer, ikke specificerede	—	—	92	92
Blyanter og farvepenne samt pastelkridt etc. . . .	—	—	310	340
Lakfernisser	911	1 064	749	864
Kaliumoxidhydrat . . .	—	—	38 650	33 533
Natron, dobbeltkulsurt .	—	—	1 194	—
Soda, kalcineret . . .	9 879	9 710	97 159	76 335
Potaske, dobbeltkulsur kali	3 751	3 487	9 517	8 047
Soda, krystaliseret . . .	—	—	—	867
Anilin og andre lignende farvestoffe	1 069	1 126	4 718	5 095
Barytsalt	—	—	7 621	—
Blyhvidt	—	—	2 637	3 104
Klorkalium	—	—	24 159	20 702
Espartogræs	—	—	27	29
Quebrachotræextrakt . .	2 790	2 299	9 977	3 658
Glycerin, renset . . .	1 700	595	—	—
Indigo	—	—	365	383
Benmel	—	—	43 851	51 782
Galæbler, egenødder og valonea	—	—	1 798	1 611
Natron, svovlsur og sur svovlsur	—	—	36 639	41 873
Kalisalpeter	—	—	29 274	31 454
Saltsyre	—	—	18 872	18 059
Svovlsyre	—	—	20 335	19 204
Superfosfat	—	—	63 572	68 094
Terpentin og andre harpiksoljer	—	—	1 817	2 417
Bronce- og kromfarver .	—	—	1 150	1 258
Zinkhvidt, zinkstøv, zinkaske	7 168	7 037	11 260	10 201
Farve- og garvestoffe, farver, ikke specificerede .	—	650	572	1 039

	Norge.		Sverige.	
	1901.	1900.	1901.	1900.
Produkter, raa, for industriel eller medicinsk brug, ikke specificerede	—		764	796
Kemiske fabrikater og præparater for tekniske øiemed, ikke specificerede	824	—	2 895	3 115
Kemiske fabrikater for farmaceutiske øiemed . .	397	567	599	—
Droger og apothekervarer, ufuldstændig angivne .	280	217	466	578
Jern og jernvarer:				
Jernskrab og jernaffald .	—	—	25 449	17 091
Hjørne- og vinkeljern . .	40 999	27 204	136 604	121 363
Jernbaneskinner	13 599	6 684	27 620	17 666
Smedbart jern i stænger etc., plogskjærjern og jern for hjulringe	44 657	12 876	29 631	17 631
Plader og blik af smedejern	77 211	12 221	37 763	19 967
Jerntraad, raa . . .	27 011	26 925	9 953	11 444
Do., forkobret, fortinnet, poleret	15 804	9 053	—	—
Støbegods, grovt, ikke projektiler	—	—	8 001	6 166
Telegraftraad	2 303	3 042	—	—
Jernbanevognaksler, hjuljern, hjul, pufferter .	6 029	7 490	11 358	31 096
Rør, valsede og dragne af smedejern, raa . . .	6 385	5 232	19 281	16 554
Grove jernvarer, ikke slebne, fernisserede, fortinnede	14 129	14 196	25 168	32 246
Projektiler uden blymantel, bearbeidede	—	290	—	—
Varer, emaljerede . . .	1 797	1 785	—	—
Varer, slebne, fernisserede, fortinnede	8 510	6 838	5 741	5 352
Fine jernvarer af støbejern	1 619	1 636	1 949	2 250
Varer af smedejern . .	2 678	2 370	2 638	2 247
Symaskiner og dele deraf	1 134	1 227	918	862
Velocipeder af smedejern og velocipeddele . . .	251	275	1 428	1 467
Knive og snedkerverktøi, fine	303	238	248	—
Skrive- og regnemaskiner	—	—	12	40
Geværer for krigsbrug . .	—	—	—	1 798
Uhrverk, ikke taarn- og lommeuhre	—	—	475	494

	Norge.		Sverige.	
	1901.	1900.	1901.	1900.
Jordarter, malme, ædle metaller, asbest etc.				
Stassfurtersalte	—	—	651 367	562 444
Roman- og Portlandcement	170 440	154 431	20 450	—
Mineralske farver, naturlige	—	—	—	8 057
Gibs	—	—	29 910	32 867
Jordarter, ikke specific. .	—	—	38 192	22 981
Antimon og arsenikmalm	—	—	—	255
Thomasslag, malet . .	—	34 151	32 267	—
Guld, ubearbeidet, ogsaa i stænger	—	—	1.65	1.61
Sølv, myntet	—	10.37	—	—
Sølv, ubearbeidet, ogsaa i stænger	67.32	50.02	73.23	98.18
Lin og andre vegetabilske spindestoffe undtagen bomuld:				
Hamp, undtagen aloe- og manilahamp	14 159	14 030	9 181	9 762
Stry (drev)	—	—	2 993	6 957
Jute	—	—	10 070	8 541
Korn og andre landbrugsprodukter:				
Hvede ifølge importbevis	9 267	24 174	305 616	992 410
Rug „ —	137 049	114 708	86 560	337 547
Havre „ —	—	19 085	38 267	100 262
Byg „ —	—	—	—	30 969
Raps-, roe-, resp. betefrø ifølge importbevis . .	—	—	4 845	5 054
Malt af byg og havre ifølge importbevis	—	5 655	—	—
Blomster, blade til buketter, levende	—	—	96	264
Blade og græs til kranse etc., levende	85	—	—	—
Vækster, levende, blomster, løg etc.	1 137	1 290	2 939	3 212
Græs og timoteifrø . . .	—	—	5 299	4 062
Poteter, ferske	42 816	40 145	812 321	471 161
Kløverfrø etc.	—	—	7 955	8 291
Kjøkkenhavevækster, friske, ikke specificerede, . .	6 388	5 675	—	—
Æbler	—	—	3 664	2 024
Frøsorter, ikke specificerede	—	—	8 660	9 101
Glas og glasvarer:				
Taffel- og speilglas etc., belagt	546	491	1 010	1 070

	Norge.		Sverige.	
	1901.	1900.	1901.	1900.
Taffel- og speilglas etc., ikke belagt, slebet, poleret . . .	—	—	496	483
Glødelamper, elektriske, af glas i forbindelse med andre materialier	149	—	—	—
Kunstige ædelstene uden indfatning, glas og emaljevarer i forening med andre materialier . . .	974	1 001	923	864
Tagl, haar, fjær og børster etc.: Fjær til sengklæder, urenset	—	—	579	851
Børster	—	—	151	126
Tagl, hestehaar og oljetøi deraf	—	—	660	861
Fjær til sengklæder, renset . .	570	771	253	236
Huder og skind: Oksehuder, saltede og usaltede	5 328	4 736	10 088	6 944
Do. kalkede og tørre	1 242	1 759	3 075	3 419
Huder og skind for pelsberedning af pelsdyr	107	100	526	592
Træ og andre skjærbare stoffe samt varer deraf: Kork, raa i plader og skiver	—	—	543	878
Quebrachotræ, i stykker . . .	—	—	26 169	22 004
Bygnings- og snedkervirke, saget og kanthugget og andre sag- og skjærbare stoffe, haarde, snedkervirke af buxbom etc., raat	—	—	7 586	—
Horn og ben, i raa plader, horn- og korkmel	209	—	252	296
Snedker-, dreier- og hjulmagerarbeider, grove, raa . .	2 190	4 012	4 792	9 252
Finere, raa, dele til parketgulve, ubeitsede, ulimede	—	—	1 875	2 242
Trævarer, finere, træbronce . .	548	551	458	375
Kurvmagervarer, fine	470	418	—	—
Varer af animalske eller vegetabilske skjærbare stoffe, ikke specificerede	—	499	930	961
Humle	698	1 084	2 729	5 614
Instrumenter, maskiner og transportmidler: Pianoer, alle slags og dele deraf	1 426	1 827	1 184	1 649
Harmonikaer	—	—	608	—

	Norge		Sverige.	
	1901.	1900.	1901.	1900.
Harper etc.	—	—	—	65
Musikinstrumenter, andre sorter	—	—	240	217
Astronomiske, optiske, mathematiske, kemiske og fysikalske instrumenter	29	37	53	69
Kirurgiske instrumenter . . .	—	—	28	34
Lokomotiver, lokomobiler . .	1 287	5 937	1 206	814
Dampkjedler, med rør . . .	—	—	2 676	—
Symaskiner med stel, fortrinsvis af støbejern	—	—	4 139	5 055
Andre maskiner og maskindele:				
a. Landbrugsmaskiner . . .	1 890	1 210	1 388	932
b. Bryggeri- og brænderimaskiner	—	3 166	—	1 921
c. Møllemaskiner	1 830	6 844	2 924	1 323
d. Elektriske maskiner . . .	2 343	4 083	3 887	4 008
e. Væverimaskiner	—	—	1 840	5 773
f. Dampmaskiner	1 484	—	2 540	3 286
g. Maskiner for træmasse og papirfabriker	757	3 315	1 757	1 677
h. Verktøimaskiner	—	—	3 889	3 846
i. Transmissioner	—	—	—	884
k. For bearbeidning af uld .	—	—	—	174
l. Skjære- og boremaskiner for metaller	—	169	—	—
m. Løftekraner	1 584	1 348	—	—
n. Andre maskiner for industrielle øiemed	7 363	10 480	23 403	30 420
Jernbanevogne, uden læder- etc. arbeide, under 1 000 marks værdi pr. stk.	—	—	stk. 710	stkr. 959
Do. til en værdi af 1 000 mark og derover	stk. 35	stk. 10	—	—
Jernbanevogne med læder- etc. arbeide	stk. 14	—	—	—
Dampbaade af jern eller staal .	—	—	stk. 3	stk. 2
Seilfartøier af træ	—	—	stk. 4	stk. 2
Kautschuk og guttaperka samt varer deraf:				
Kautschuk og guttaperka . . .	232	—	867	435
Kautschukbaand og -plader; opløst kautschuk	—	—	173	172
Overspundne kautschukbaand .	468	612	1 452	1 421
Varer af ebonit	129	154	415	667
Fine varer af myg kautschuk; vævede stoffe, overtrukne med kautschuk, ikke klæder, modevarer og velocipeddele . . .	—	—	169	365

	Norge.		Sverige.	
	1901.	1900.	1901.	1900.
Klæder og underklæder, færdige, ogsaa modevarer:				
Klæder, underklæder og modevarer af silke	—	—	20	48
Do. af halvsilke	38	39	47	71
Klæder af bomuld, lin og uld:				
a. Herre- og børneklæder	386	500	130	191
b. Dameklæder	782	981	422	688
c. Underklæder af uldtøi	—	—	—	61
d. Andre klæder; modevarer af vegetabilske spindestoffe, uld etc.	262	311	368	376
Korsetter af bomuld, lin og uld	224	255	—	—
Underklæder af bomuld og lin	425	562	914	978
Herrehatte af uldfilt	—	—	69	121
Damehatte af filt eller vævede stoffe, garnerede	7 864	8 941	12 586	9 414
Damehatte af filt eller vævede stoffe, ugarnerede	—	—	39 281	34 482
Klæder, ufuldstændig angivne	—	36	—	—
Kobber og kobbervarer:				
Kobber, raat	—	—	2 282	2 123
Skillemynt, kobberskrab og kobberaffald	—	—	—	747
Kviksølv	—	—	30	29
Kobber i stænger og plader, upletteret	—	—	1 067	1 216
Kobberlegeringer i stænger og plader, upletteret	2 157	1 845	1 596	3 204
Kobbertraad, upletteret	1 925	1 311	3 184	3 548
Traad af kobberlegeringer etc., upletteret	—	578	1 137	910
Kobber for ledning af elektriske strømme	3 327	2 775	8 944	9 032
Traad af uædle metaller, af legeringer af uædle metaller, overspundne med kautschuk eller guttaperka	275	—	421	—
Sigtebunde og metaldug for møller, af kobber	334	277	346	273
Grove kobberslagerarbeider	—	—	567	931
Grove gjørtlervarer; rør af messingplader	—	826	1 086	1 120
Patroner med kobber og messinghylse, knaldhætter	—	—	548	363
Fine varer af kobber	256	430	347	302
Fine varer af messing og andre kobberlegeringer	1 287	1 362	2 043	2 560

	Norge:		Sverige.	
	1901.	1900.	1901.	1900.
Telegrafapparater, telefoner og mikrofoner	118	213	—	—
Fine varer af kobber, messing etc., forniklede	343	368	835	793
Kortevarer og galanterivarer etc.:				
Varer af ædle metaller, ægte perler, koraller og ædelstene	6.89	6.27	19.22	18.60
Varer af bernsten, perlemor, elfenben etc.	—	—	—	53
Varer af celluloid og xylonit, ogsaa i forbindelse med andre materialier	111	91	130	142
Varer af uædle metaller, forgyldte eller forsølvede etc., fine galanteri- etc. varer	70	—	154	—
Uhre, ikke skibsuhre (skibskronometre)	505	—	586	578
Briller og theaterkikkerter etc.	—	—	42	37
Paraplyer og parasoller	—	—	188	198
Legetøi, alle slags	842	774	1 193	1 200
Varer af spundne stoffe i forbindelse med andre materialier, ikke specificerede	225	245	288	236
Læder og lædervarer:				
Læder, ikke specificeret	604	582	2 356	1 801
Handskelæder, korduan, marokin, saffian, lakeret og farvet læder etc.	322	267	1 726	1 134
Saalelæder	616	—	547	—
Grove lædervarer	—	230	—	733
Drivremme af læder, ogsaa med under- eller mellemlag af tøi	—	—	231	—
Grove varer af graat emballagelintøi	—	—	376	427
Fine sko af læder eller i forbindelse med saadant	158	205	88	206
Fine lædervarer, ikke i forening med andre materialier	133	208	470	613
Do. i forening med andre materialier	224	—	398	282
Varer af fin voksdug etc.	470	494	—	—
Skindhandsker	—	—	29	30
Lingarn, lintøi og andre linvarer:				
Lingarn, entraadet, ufarvet, ubleget, over no. 8 til no. 20	—	—	293	412

	Norge.		Sverige.	
	1901.	1900.	1901.	1900.
Do. over no. 20 til no. 35 samt jute-og manilahampgarn, ufarvet, ubleget	—	—	247	541
Lingarn, entraadet, over no. 35, ufarvet, ubleget . . .	—	—	98	131
Lingarn, entraadet, farvet, bleget, til no. 20	483	396	—	—
Lingarn, entraadet, over no. 20 til no. 35, samt jute- og manilahampgarn, bleget, farvet	—	—	528	750
Sygarn, akkommoderet, lintraad, bleget, farvet	—	—	—	374
Sytraad, akkommoderet, bleget, farvet	129	314	122	101
Rebslagervarer	837	1 105	866	1 138
Lintøi etc., ufarvet, utrykt, ubleget, samt tøi af jute og manilahamp over 40 traade paa 4 kvcm.	1 152	855	1 659	1 832
Matter af manilahamp, kokos, jute etc., ufarvede, utrykte . . .	—	—	246	238
Do., farvede, trykte	—	—	307	358
Jutetøi, farvet, trykt, bleget, 120 traade og derunder paa 4 kvcm.	—	—	205	—
Lintøi etc., farvet, trykt, bleget, tøier af jute etc. med mere end 120 traade paa 4 kvcm.	275	—	454	701
Bøger og kunstsager:				
Bøger, karter og musikalier . .	922	873	2 647	2 410
Farvetryk, kobberstik, fotografier etc.	298	252	1 214	1 059
Malerier og tegninger	50	—	61	130
Kolonial-, speceri- og konditorvarer:				
Vin og most paa fad	—	—	2 527	2 447
Mousserende vine	—	—	887	924
Vine, ikke mousserende, paa flasker	626	852	1 917	2 065
Figener, tørrede	—	—	8	—
Dadler, pomerancer etc., tørrede	—	3	7	—
Mandler, tørrede	—	—	—	9
Kardemomme	1	—	—	—
Krydderpeber	3	—	—	—
Kaffesurrogater, ikke cikori . .	1 739	2 053	—	—
Kjøkkenvæksters	—	—	842	1 140
Johannesbrød	2	4	—	—
Kakaopulver	—	—	158	—

	Norge.		Sverige.	
	1901.	1900.	1901.	1900.
Sagogryn og sagosurrogater	749	742	—	—
Korn, belgfrugter, grovmalede etc., gryn etc.	14 884	17 699	—	—
Hvedemel, ifølge importbevis	34 958	55 577	7 101	16 602
Rugmel, „ —	212 460	451 406	14 440	67 810
Mel af andet korn, af mais, ris og belgfrugter	15 463	26 055	—	—
Ris, skallet inden landet	14 524	24 455	7 085	9 684
Salt, kogsalt, bergsalt	—	—	259 813	253 056
Cigaretter	109	89	—	—
Cigarer	374	401	585	535
Raasukker	218	5 574	976	63 861
Topsukker	251 714	183 445	1 822	6 840
Sukker, andre sorter	28 469	34 683	—	—
Sukkerfarve	—	—	2 532	2 533
Oljer, ikke andetsteds specificerede, samt fedt:				
Oljesyre	—	—	249	—
Roe- og rapsolje paa fad	3 097	3 445	—	—
Oljekager	28 125	50 698	123 239	145 992
Oleomargarin	—	33	—	—
Pap og papirvarer:				
Asfalt- og tjærepap	—	—	9 857	9 312
Fotografipapir	—	—	127	—
Kulørt, guld- og sølvpapir	477	565	955	1 238
Skrivpapir	1 677	1 781	4 814	5 245
Papir, ikke specificeret	1 526	—	3 003	2 943
Tapeter af linoleum etc.	1 401	3 057	4 243	3 588
Papirvarer, ikke specificerede	2 488	2 674	3 190	4 232
Silke og silkevarer:				
Raasilke, ufarvet	—	—	—	39
Silketraad	—	—	71	68
Silkebaand, ikke af gaze, krepflor	48	55	69	121
Vævede sager, duge, schawler etc. af silke, ikke specificerede	89	55	163	172
Baand af halvsilke uden metaltraad	133	119	239	248
Possementmagervarer af halvsilke	—	—	—	70
Vævede sager, duge, schawler af halvsilke	227	246	672	789
Sten og stenvarer:				
Koraller	—	—	0.57	—

	Norge.		Sverige.	
	1901.	1900.	1901.	1900.
Møllestene	9 849	9 049	5 051	—
Ædelstene og koraller, ægte, bearbeidede, ægte perler, uindfattede	—	—	0.36	0.36
Stenkul og kokes:				
Kokes	106 979	125 070	253 853	286 216
Stenkul	72 241	—	251 323	219 910
Halm- og bastvarer:				
Hatte af halm, rør, bast etc., ugarnerede	113 247	131 817	—	—
Hatte af halm, rør, bast etc., garnerede	118 532	95 572	—	—
Tjære, beg, harpiks og asfalt:				
Asfalt, harpiks og træcement	—	—	35 508	39 329
Beg	—	—	4 648	—
Terpentinharpiks og terpentinbalsam	—	—	16 572	17 783
Dyr og dyreprodukter:				
Blærer, tarme etc.	262	378	1 416	1 334
Gjæs, levende . . . . . stkr.	—	—	26 512	14 001
Lervarer:				
Sten, ildfast, uglaseret . .	—	—	23 211	29 035
Lervarer, kulørte, malede, forgyldte etc.	6 178	5 349	1 977	2 256
Porcelæn og porcelænsvarer, hvide	1 631	2 071	1 448	1 400
Bordservicer, kulørte, forgyldte	630	—	1 487	1 541
Luksusporcelæn (dekorationer etc.), kulørt, forgyldt . .	—	—	545	597
Andet porcelæn, kulørt etc.	—	—	471	837
Voksdug:				
Grov, utrykt, oljedug . . .	—	—	—	326
Ikke grov, utrykt	—	—	567	603
Uld og uldvarer:				
Hare-, kanin- og bæverhaar	—	—	62	—
Faareuld, raa, vasket paa dyret	940	—	2 193	1 705
Faareuld, raa, fabrikmæssig vasket	641	552	2 758	2 865
Afkjæmmet uld	—	—	529	297
Kunstuld, uldaffald	—	—	11 162	10 696

	Norge.		Sverige.	
	1901.	1900.	1901.	1900.
Kamuld	—	—	1 714	1 093
Kamgarn, haardt, alpakkagarn, farvet, bleget	—	5	—	—
Uldgarn, andet, raat, enkelt	493	190	1 843	2 022
Do., dobbelt	365	310	2 669	2 888
Do., bleget eller farvet, enkelt	272	546	1 171	916
Do., dobbelt	402	231	1 458	1 767
Do., tre- eller flertvundet .	747	597	1 267	1 156
Filte og matter af nøthaar, farvede; utrykte filte af uld, matter af uldfilt . .	283	240	670	613
Matter, vævede	317	352	769	759
Trikotvarer, utrykte . . .	633	685	413	389
Klædes- og tøivarer, utrykte	7 536	6 804	9 297	10 590
Plysch	214	230	314	361
Possementmager- og knappemagerarbeider	106	121	138	282
Klædes- og tøivarer, trykte	—	—	226	—
Zink og zinkvarer:				
Zink, raa	—	—	11 123	11 021
Zink, strukket, valset (plader og blik)	4 237	4 566	7 405	8 857
Zinkvarer, fine	—	—	572	554
Tin og tinvarer:				
Tin, raa, tinskrab	—	—	428	—
Tinvarer, fine	—	—	306	279
Ufuldstændig deklarerede varer	1 063	1 193	665	716

Korn og andre landbrugsprodukter. Berlinerhandelen med korn havde under det forløbne aar et rigt arbeidsfelt. Dens nationaløkonomiske opgave, i tilstrækkelig mængde at forsyne landets indbyggere med korn, stillede høiere fordringer end i tidligere aar, da rug- og hvedehøsten var meget under middelmaadig. Dette slette høstresultat gjorde sig isærdeleshed merkbart i de østre provinser, saa at myndighederne saa sig nødsagede til at tage særlige forholdsregler og holdt midler i beredskab til anskaffelse af udsæd og gjødningsstoffe. Desuden bevilgedes den af misveksten hjemsøgte landbefolkning rentefrie laan, udsættelse med skattebetalingerne, betydelige fragtnedsættelser paa jernbanerne o. s. v.

For de østre provinser stiller høstforholdene ifølge den officielle statistik sig som følger:

	1900.	1901.
Brandenburg	129 440 tons	43 905 tons
Vestpreussen	166 027 „	49 675 „
Østpreussen	163 241 „	127 882 „
Pommern	151 510 „	62 383 „
Posen	158 400 „	34 432 „
Schlesien	361 163 „	240 870 „

For de vestre provinser i Preussen, for Elsass-Lothringen samt Bayern stiller derimod statistiken sig betydelig gunstigere.

Importen af hvede og rug i de to sidste aar opviser følgende zifre:

	Hvede.	Rug.
1901	2 134 200 tons	863 706 tons
1900	1 293 864 „	893 333 „

Exporten af samme varer udgjorde i det nævnte tidsrum:

	Hvede.	Rug.
1901	92 832 tons	92 063 tons
1900	295 080 „	76 092 „

Det herværende h v e d e lager udgjorde den 1ste januar 1901 6 638 tons. Med yderst ubetydelige prisforandringer solgtes i aarets første uge pladsvare til 153, med leverance i mai maaned til 160 mark, medens New York for samme sigt noterede 80 cents pr. bushel. Udenlandsk hvede stillede sig relativt dyrt, idet de billigste brugbare kvaliteter Kansas II betingede 136 mark pr. ton, Walla-Walla 29 sh. 3 d pr. 500 skaalpund, engelsk vegt, cif. Hamburg, hvad der med iberegning af told og fragt udgjorde en pris af omtrent 175 mark frit Berlin. Forskjellen opgik altsaa til mere end 20 mark. Mod slutningen af marts viste der sig dog en usedvanlig kjøbelyst, saa at maileverancer i begyndelsen af maaneden betaltes med 175 mark. Dermed var importpariteten tilfulde opnaaet, da Kansashvede ved en New York-notering af 79 cts. kunde erholdes til en pris af 136 mark, cif. Hamburg. Den 1ste juli var det herværende hvedelager svundet ind til 1 635 tons, hvoraf den største del allerede var solgt til de østtyske møllebrug. I løbet af den følgende maaned indtraadte et vedholdende prisfald, og i begyndelsen af oktober var hvedeprisen gaaet ned til 151 mark. Den overmaade store tilførsel og de stadig paa grund af de billige sjøfragter paagaaende konsignationsleverancer fra Amerika, samt fremfor alt den økonomiske usikkerhed og de sachsiske bankkracher dannede aarsagerne til denne tilbagegang. Lidt efter lidt begyndte dog priserne som følge af en del gunstige omstændigheder at stige, og i midten af december betingede pladsvare 172 mark. Den 1ste december udgjorde det herværende lager 13 980 tons.

Ogsaa paa r u g markedet var omsætningen af og til ret livlig. For pladsvare med et lager af 4 600 tons noteredes her i begyndelsen af januar 141 mark, medens maileverancer betaltes med 142 mark. Prisen varierede de første tre maaneder med ca. 2 mark. Konsumtionen udviklede sig normalt og dækkedes

dels ved indenlandske leverancer og dels ved import fra de russiske Østersjøhavne. Der indførtes ogsaa rug fra Sydrusland.

Med offentliggjørelsen af den officielle preussiske aprilstatistik indtraadte en energisk prisstigning, saaat rugpriserne i begyndelsen af mai noteredes til 148 mark. Denne notering blev dog ikke længe bestaaende; Nordrusland, Odessa, Nicolaijeff, Donaulandene og Bessarabien trængte sig i forgrunden med storartede tilbud. Disse virkede desto mere trykkende, som den tyske høst paa grund af veirforholdene gestaltede sig ikke uvæsentlig bedre, end man havde havt anledning til at vente, og desuden den rigelige frugt- og potetes-høst betydelig indskrænkede rugkonsumtionen. I begyndelsen af oktober var prisen gaaet ned lige til 130 mark. Det herværende lager opgik ved den samme tid til 10 530 tons. Konsumtionen lokkedes dog til kjøb af de trykkede priser, og dermed indtraadte atter en uafbrudt, om end langsom prisstigning. I midten af december noteredes for rug 144 mark. Lageret udgjorde den 1ste december 10 177 tons.

Havre høsten opgik i aaret 1901 i det tyske rige til 7 050 153 tons mod 7 091 930 tons i aaret 1900. I Preussen høstedes 4 746 563 tons havre mod 4 631 648 tons i aaret 1900. Forøgelsen i sidstnævnte tilfælde beror hovedsagelig derpaa, at en hel del af de tidligere rug- og hvedemarker er anvendt til havresæd. De preussiske havremarker optog nemlig en flade af 2.9 mill. hektar mod 2.7 mill. hektar i aaret 1900, medens afkastningen pr. hektar nedgik fra 1.71 tons i aaret 1900 til 1.61 tons i aaret 1901. Lige til indbjergningen af den nye høst var import uundgaaelig i Preussen. Denne import skeede hovedsagelig fra Rusland. Siden kunde det nye korn og de fra sommeren tiloversblevne russiske havreforraad fylde konsumtionen. De høie maispriser indvirkede ogsaa fordelagtig paa havreomsætningen. Tiltrods herfor var dog markedet blot for en kortere tid egentlig livligt.

Mais forretningerne havde i det forløbne aar et endnu mindre omfang end i aaret 1900. Tilførselen var 36 000 tons mindre. Priserne var i det første halvaar næsten stabile; for amerikansk mixed noteredes mellem 111 og 120 mark. Fra og med juli var priserne i stadigt stigende paa grund af feilslagen høst i Amerika, og for mixed betaltes lige til 120 à 146 mark. Varen var til sine tider saa knap, at man for samme ofte maatte betale høiere priser herfor end for havre af middelsort. Som en følge heraf blev konsumtionen stadig mindre, særlig hvad angik amerikansk mixed. I La Plata-mais udviklede sig derved en livligere omsætning. Varens beskaffenhed var dette aar ganske god og priserne moderate. Først i oktober, da England bevilgede høiere pris, ophørte importen. I december ankom større sendinger ny mais pr. jernbane fra Ungarn, Rusland og Rumænien, noget som nu i mange aar ikke har indtruffet. Tilførselen sjøværts bestod af amerikansk mixed, hvid amerikansk mais, La Plata-mais ligesom tyrkisk og Donau-mais.

Byg havde i aaret 1900 blot givet en mindre høst, hvilket var aarsagen til de svage offerter i begyndelsen af aaret 1901. Medens i slutningen af aaret 1900 mærkisk byg betaltes med mark 155—160, Oderbruchbyg med mark 165—170 og schlesisk byg med mark 165—170, steg priserne for alle kvaliteter fra slutningen af januar til omtrent medio marts med mere end 10 mark pr. 1 000 kg. Om vaaren viste der sig en mangel paa bedre kvaliteter, saaat der maatte gribes til mindre gode. Ved maltkampagnens slutning var ogsaa alle bygforraad fuldstændig forbrugte.

Under den nu paagaaende kampagne udviklede omsætningen sig betydelig tidligere end vanligt paa grund af den tidlige høst. Allerede i midten af

august forelaa offerter fra alle produktionssteder. For mærkisk byg betaltes mark 150—160, for Oderbruch-byg mark 160—170 og for schlesisk byg mark 165—175. Uagtet konsumtionen paa én gang aabnede sine porte, var dog tilstrømningen af tilbud altfor sterk for en tilfredsstillende afsætning, og priserne sank i løbet af december med 8 à 10 mark pr. 1 000 kg.

Høsten i det tyske rige anslaaes til 3 321 102 tons mod 3 002 182 tons i aaret 1900. Forøgelsen forklares ligesom ved havrehøsten af udvidet dyrkningsflade, medens gjennemsnitshøsten pr. hektar er gaaet noget tilbage.

I bælgfrugter var konsumtionen i begyndelsen af sæsonen ret livlig. Tilførselen af erter var for det meste ganske knap. Priserne var derfor forholdsvis høie, medens bønner paa grund af rigeligere tilførsel var ganske billige.

Størstedelen af bælgfrugter kom fra Rusland og Gallicien; den indenlandske produktion var blot ubetydelig. Kvaliteterne var ialmindelighed gode, særlig hvad den nye høst angaar.

Potetes høsten oversteg betydelig den allerede i og for sig store høst i aaret 1900. I det tyske rige udgjorde den ca. 48.7 mill. tons mod 40.6 mill. tons i aaret 1900. Preussen alene høstede omtrent 34 mill. tons mod 27.6 mill. tons aaret forud.

Roe sæden viste sig i begyndelsen af aaret ganske lovende, men led af frosten i marts maaned saa betydelig, at høsten særlig i Nordtyskland næsten tilintetgjordes. De ubetydelige partier, som kom paa markedet, betaltes saa høit, at de større møllebrug ikke kunde deltage i konkurrencen.

Da ogsaa den russiske høst af oljefrø slog feil, ligesom den franske blot blev middelmaadig, og ungarsk vare paa grund af sin høie pris ikke kunde komme paa tale, saa stod blot tilbage at gribe til rumænsk og ostindisk import. Det rumænske frø havde taget skade af regn under indhøstningen og var ikke tilstrækkelig tørt til at kunne taale en længere transport.

Den knaphed i roeolje, som allerede i slutningen af aaret 1900 havde begyndt at vise sig, gjorde sig ogsaa i aaret 1901 merkbar og gav anledning til deporttransaktioner. Prisen for raa roeolje pr. mai udgjorde 59 mark, men var allerede til i begyndelsen af april sunket til 53.80 mark, og oktoberleverancer solgtes paa grund af indflydelse fra det franske oljemarked til den lave pris af 47.90 mark. Først i mai blev tendensen fastere, og paa grund af varens knaphed blev omsætningen livligere til forhøiede priser. I slutningen af mai noteredes for raa roeolje 57.50 mark, i oktober 53.50 mark.

Som følge af den forannævnte daarlige tyske roehøst var adskillige møllebrug nødsagede til at indskrænke driften og gribe til udenlandsk oljefrø eller andre oljeholdige arter. Blot paa grund af den gode ostindiske høst behøvede ingen væsentlig prisforhøielse at indtræde.

Den 22de november noteredes for decemberleverancer 54 mark, mai 1902 52.20 mark og oktober 1902 51.30 mark. Af mangel paa akceptable frøofferter og god kjøbelyst pr. mai steg priserne merkbart i løbet af december. Den 20de december noteredes for den løbende maaned 56.80 mark, for mai 1902 54.70 mark og for oktober 1902 53 mark.

I klid og fodermel var efterspørgselen temmelig regelbunden, og afsætningen fandt i almindelighed sted til faste priser.

Tilførselen af potetesfabrikater var i begyndelsen af aaret temmelig ringe. Tiltrods herfor var den tilstrækkelig til at fylde det ubetydelige behov. Da det i august og september viste sig, at poteteshøsten vilde blive overordentlig stor, begyndte priserne strax at synke; medens de fra januar til august endnu havde holdt sig til 17.50—17 mark for potetesmel og stivelse, indtraadte

derefter et prisfald, som i november stillede priserne i 14.50 mark. I begyndelsen af december blev omsætningen livligere med en prisforhøielse af 50 pf. I den anden halvdel af samme maaned blev markedet temmelig mat, og hele aaret kan betegnes som lidet gevinstgivende for den herværende handel med de omhandlede fabrikater.

Spritindustrien. Tysklands import og export af sprit paa fad opviser for de tre sidste aar følgende zifre:

Import:

I aaret	1899	73 473 decitons
- —	1900	28 363 —
- —	1901	9 980 —

Under aaret 1901 importeredes bl. a. 5 007 decitons fra Østerrige-Ungarn og 3 514 decitons fra Rusland.

Export:

I aaret	1899	195 396 decitons
- —	1900	142 681 —
- —	1901	166 249 —

Af den under aaret 1901 exporterede sprit paa fad afsendtes til:

Storbritannien	57 713 decitons	Vestafrika (engl.)	7 503 decitons
Schweiz	35 424 —	Do. (fransk)	7 499 —
Nederlandene	8 219 —	Ostindien	4 172 —
Danmark	5 964 —		

Spritkampagnen i aarene 1900—1901 (1ste oktober 1900—30te september 1901) opviser følgende ziffre:

Produktion	405.9	mill. liter
Brændevinskonsumtion	240.9	—„—
Konsumtion af denatureret sprit	116.1	—„—
Export	18.7	—„—
Lager af brændevin den 30te september 1901	54.0	—„—

En sammenligning med tiden før ringens ikrafttræden giver følgende resultat:

1. Produktionen 405.9 mill. liter overstiger den mindste produktion siden aaret 1889—1890 (d. v. s. for kampagnen i aaret 1891—1892, opgaaende til 289.9 mill.) med 116 mill., og den største (i aaret 1898—1899, opgaaende til 382.3) med 23.6 mill.

2. Brændevinskonsumtionen overstiger med 27.1 mill. liter forbruget under kampagnen i aaret 1890—1891 (213.8 mill.), som var den mindste i de sidste ti aar før ringens dannelse. Den staar derimod tilbage for den høieste (i aaret 1898—1899, 241.4 mill. liter) med 0.5 mill.

3. Under den sidste kampagne denatureredes 116.1 mill. liter, medens konsumtionen i virkeligheden med iberegning af det ved kampagnens afslutning tiloversblevne lager indskrænkede sig til 112.1 mill. liter. Under den sidste kampagne nærmest før ringens ikrafttræden (1898—1899) udgjorde konsumtionen 99.1 mill. liter, hvorfra den under de følgende to aar steg med omkring 13 mill. liter, d. v. s. 6.5 mill. liter aarlig. I de sidste fem aar, inden ringen traadte ikraft, var konsumtionen steget med 32.7 mill. liter, altsaa aarlig med ligeledes 6.5 mill. liter.

Nogen forøgelse i konsumtionen under ringorganisationen kan saaledes ikke konstateres, endskjønt den s. k. „Brennsteuer-Vergütüng“ er bleven forhøiet med 1 mark pr. hektoliter for denatureret sprit og den bemeldte artikel forflyttet fra „die allgemeine Wagenladungsklasse“ til „Spezial-Tarif III“.

4. Fra de exporterede 18.7 mill. liter maa man fraregne de forraad, som ligger i Hamburgs frihavn og endnu ikke har forladt den tyske rigsgrænse. Hvor store disse forraad er, kan ikke med bestemthed opgives, men sagkyndige takserer dem til mindst 3 mill. liter. Herved skulde exportzifrene for den sidste kampagne gaa ned til samme niveau som nærmest foregaaende aar eller til 16 mill. liter og overstige de sidste ti aars exportzifre — i gjennemsnit 14.9 mill. liter pr. aar — med lidt mere end 1 mill. liter.

5. Hvad sluttelig det til 54 mill. liter opgaaende lager af brændevin angaar, da overstiger dette det siden 1889—1890 høieste zifer ved kampagnens udgang (30te september 1899: 33.2 mill. liter) med 20.8 mill. liter, og det laveste (30te september 1898: 21.1 mill. liter) med 32.9 mill. liter. Dette lager er i den sidste kampagne forøget med fulde 22 mill., og om kampagnen i aaret 1901—1902 blot kommer til at opvise samme zifer som aaret 1900—1901, saa skulde man den 30te september 1902 kunne vente et lager af ca. 76 mill. liter, et zifer, som under tiaarsperioden før ringen selv ikke under gunstige potetesaar opnaaedes før i februar eller i almindelighed før i slutningen af marts eller april. Men nu opviser maanederne november og december 1901 betydelig større produktionszifre end samme maaneder i aaret 1900, hvorfor det med rette turde kunne antages, at førnævnte zifer, 76 mill. liter, kommer til adskillig at overskrides ved kampagnens udgang den 30te september 1902.

Som den hovedsagelige virkning af alle disse fakta turde vel kunne regnes, at „die Centrale für Spiritus-Verwertung“ siden den 1ste oktober 1901 i rask rækkefølge har nedsat sin producenterne bevilgede s. k. „Abschlagspreis“ fra 39 til 35, derpaa til 33 og sluttelig fra den 14de november til 30 mark.

I modsætning hertil kan konstateres, at pladsprisen i Berlin i de sidste ti kampagner før ringens ikrafttræden i gjennemsnit udgjorde 39.4 mark, i de tre sidste aar (1896—1897—1898—1899) 42.66 mark.

Fra den 1ste oktober 1900 til den 30te september 1901 stillede pladsprisen sig i gjennemsnit i 44.52 mark, fra den 1ste januar til den 31te december 1901 i 40.85 mark. Den pris, som „die Centrale für Spiritus-Verwertung“ betalte sine leverandører under brændekampagnen 1900—1901 udgjorde 39 mark. Dens noteringer for prima sprit paritet Berlin for samme tid stillede sig i 47.68 mark. Differencen mellem de to kategorier udgjorde altsaa for denne kampagne 8.68 mark. For den foregaaende, 1899—1900, havde den udgjort 8.25 mark.

De udenom ringen staaende spritfabrikanter, som i kampagnen 1900—1901 paa grund af det svage tilbud havde maattet betale sin vare dyrt og derved indirekte lidt betydelige tab, er nu derimod under den løbende

kampagne saa rigelig forsynede med raavare, at de selv til og med kunde optræde som sælgere af raasprit.

Sukker. Berlin befatter sig blot med det indenlandske marked i raffineret sukker. Efter den i aaret 1900 stedfundne kartelsammenslutning inden sukkerindustrien er der egentlig intet, som kan blive gjenstand for en aarsberetning. De sukkerpartier, som havde kunnet afsættes, inden kartellet traadte i kraft, overgik lidt efter lidt til konsumtionen, og handelen stod snart nok helt og holdent under kartellets jurisdiktion.

Efter en fleraarig periode af stadig synkende verdenslagre viste sig for første gang en betydelig forøgelse i samme. Endnu høsten 1900 havde man talt om Kuba med uro for fremtiden; men nu anslaaes allerede for aaret 1901—1902 derværende høst, som endnu aaret 1899—1900 blot indbragte 308 000 tons, til 875 000 tons!

Dertil kom, at ganske særlige omstændigheder havde forøget den europæiske roesukkerproduktion i betydelig grad.

Til belysning af situationen gives her nogle statistiske opgaver:

Europæisk roesukkerproduktion i tons:

	1898—1899.	1899—1900.	1900—1901.	1901—1902 (anslaaet).
Tyskland . .	1 721 718	1 798 631	1 979 098	2 270 000
Europa . .	4 982 101	5 518 048	6 068 994	6 710 000

Vil man paa grund af beregningerne for aaret 1901—1902 skaffe sig et billede af totalstatistiken, saa opstaar med iberegning af verdenslagrene, Kuba undtagen, følgende tabel:

	1898—1899. Tons.	1899—1900. Tons.	1900—1901. Tons.	1901—1902. Tons.
Lager den 1ste septbr.(1898)	1 044 312	928 240	609 848	970 000
Produktion af roesukker .	4 982 101	5 518 048	6 068 994	6 710 000
Do. - rørsukker .	2 854 057	2 523 880	3 038 394	3 525 000
	8 880 470	8 970 168	9 717 236	11 205 000
Lager den 31te aug. (1899) (ligeledes med undtagelse for Kuba)	928 240	609 848	970 000	2 070 000
Den totale konsumtion.	7 952 230	8 360 320	8 747 236	9 135 000

Sukkerpriser i aaret 1901 (i mark for 50 kg.).

	Raasukker 88°. Terminpris f. o. b. Hamburg.	Topsukker Berlin. Kartelpris.
Januar	9.25	28.75
April	9	29
August	8.75	28.75
December	7.10	28.25

Vin. Vinhøsten har i aaret 1901 i almindelighed faldt meget ugunstig ud. Særlig gjælder dette vinplantningerne i Rheingau, Rheinhessen, Pfalz og Mosel, hvilke først og fremst er af interesse for den berlinske vinhandel.

Ris. Det allerede en længere tid paagaaende forsøg at istandbringe en kartellering af de tyske rismøller har ledet til en sammenslutning af disse i „Reis- und Handelsaktiengesellschaft", som for en stor del har sat stopper for Hamburgs og Bremens mellemhandel og overtaget det direkte salg til grossererne. Imidlertid har dette kartel endnu en haard konkurrent i et stort Hamburgerfirma, som i produktionshavnene importerer skallet ris og lader denne videre bearbeide i nyanlagte fabriker i Hamburg.

Kjød. Handelen med levende kreaturer, kjød og kjødvarer af alle slags har i det forløbne aar havt at kjæmpe med mange vanskeligheder. Først og fremst kan da fremholdes det næsten totale importforbud for levende kreaturer, videre den almindelige forordning om kjødbesigtigelse af 3die juni 1900, der fuldstændig forbyder indførsel af kjød i krukker og pølsevarer. Det nye toldtarifforslag er desuden et truende tegn for fremtiden.

Smør og margarin. Smør gjennemgik i det forløbne aar betydelige prisforandringer. Noteringerne for prima meierismør var i gjennemsnit i januar 114.50 mark, men sank efterhaanden til 103 mark i juni, steg i august som følge af opstaaende tørke og fodermangel til 118 mark, steg yderligere i oktober til 125.75 mark og sank derefter i december til 117 mark. Under den billige pris i juni toges store partier fra markedet af spekulanter. Efter prisforhøielsen i august og september kom disse partier atter i handelen og udøvede et tilfældigt tryk paa prisen af den nye tilførsel. En stor del af den befolkning, som ellers konsumerer smør, kunde paa grund af formindskede arbeidsindtægter ikke kjøbe denne vare, men maatte gribe til andre billigere fedtsorter. Exporten paa England var usædvanlig ringe og har aftaget betydelig siden aaret 1897. Den udgjorde i aaret 1901 blot 1 674.4 tons og i de nærmest foregaaende aar:

	Tons.	Værdi i mark.
1897	2 766	5 393 000
1898	2 123	4 140 000
1899	1 812	3 715 000
1900	1 610	3 510 000

Margarinindustrien erholdt ved den udbredte indskrænkning i leveforholdene forøget afsætning, særlig som følge af de høie smørpriser. Denne fordel opveiedes tilfulde af de opdrevne priser paa raavarer, oleomargarin, amerikansk smult, talg, olje og melk. Fabrikerne følte sig saa meget haardere truffet heraf, som de i almindelighed havde afsluttet kontrakter for længere tid, hvilke var baserede paa de i begyndelsen af aaret herskende billige raavarepriser. Aaret 1901 betegnes som et af de sletteste aar siden margarinindustriens begyndelse.

Sten. Paa grund af byggevirksomhedens stillestaaen har naturligvis gadeanlægningen i Berlin og omegn lidt en betydelig indskrænkning. Inden selve

Berlin gjorde denne stagnation sig ikke saa merkbar som i forstæderne. Da i disse hovedsagelig gadesten af slettere kvalitet kommer til anvendelse, er særlig i afsætningen af denne sort sten tilbagegangen blevet mere iøinefaldende. Priserne paa omhandlede artikel er ogsaa herved blevet betydelig nedpressede.

Indførselen fra udlandet af huggen gadesten er derfor i aarets løb blevet betydelig formindsket og udgjorde blot 4 392 101 decitons mod 5 636 124 decitons i aaret 1900 og 5 493 728 decitons i aaret 1899.

Blandt de lande, som i aaret 1901 har exporteret gadesten til Tyskland, merkes foruden Norge og Sverige:

Østerrige-Ungarn	med	484 957	decitons
Belgien	„	250 509	„
Danmark	„	70 310	„

Tysklands import fra sidstnævnte land er dette aar sunket med næsten 50 pct.

Importen af andre stensorter, som indføres fra Norge og Sverige, er ogsaa paa faa undtagelser nær formindsket. Totalimporten af disse udgjorde:

1.	Raa stenblokke	973 218	decitons	i aaret	1901
	Do.	1 104 918	„	i „	1900
	Do.	919 022	„	i „	1899

Heraf importeredes i aaret 1901 den største del fra Østerrige-Ungarn eller 275 101 decitons, videre fra Schweiz 258 142 decitons og fra Danmark 236 597 decitons.

2.	Anden raa sten	3 274 974	decitons	i aaret	1901
	Do.	3 276 690	„	i „	1900
	Do.	3 216 677	„	i „	1899

3.	Bygningssten, blot huggen	629 644	decitons	i aaret	1901
	Do.	706 596	„	i „	1900
	Do.	588 123	„	i „	1899

4. Stenhuggerarbeider, grove, uslebne, ikke af alabaster og marmor:

199 606	decitons	i aaret	1901
184 347	„	i „	1900
202 301	„	i „	1899

I denne vare merkes en betydelig importforøgelse fra Norge eller 47 006 decitons i aaret 1901 mod 27 629 decitons i aaret 1900.

5.	Sten i sagede blokke	19 185	decitons	i aaret	1901
	Do.	34 340	„	i „	1900
	Do.	4 196	„	i „	1899

Importen fra Sverige heraf steg noget eller fra 11 798 decitons i aaret 1900 til 13 242 decitons i aaret 1901.

Kulindustrien. Siden aaret 1892 viser sig i det forløbne aar for første gang paany en tilbagegang i stenkulproduktionen.

I aaret 1900 produceredes . . .	109 290 237	tons	
- „ 1901 „ . . .	107 825 009	„	
hvorved opstaar en formindskelse af .	1 465 228	tons	eller 1.3 pct.

Aaret forud havde derimod bragt en forøgelse af 7 630 000 tons. Ligeledes har ogsaa stenkul- og kokesimporten til Tyskland aftaget.

Den udgjorde i aaret 1900	7 896 739	tons	
i „ 1901	6 697 586	„	altsaa en
formindskelse af	1 199 153	tons	eller

15.2 pct.

Ligeoverfor denne tilbagegang i stenkulkonsumtionen med næsten $2^3/_4$ mill. tons staar dog en forøgelse i den tyske brunkulproduktion.

Brunkulproduktionen udgjorde:

I aaret 1900.	40 498 019	tons	
- „ 1901.	44 505 025	„	altsaa en
forøgelse af	4 007 006	tons	eller 9.9 pct.

Desuden er den bøhmiske brunkulimport (8 109 000 tons) steget med ca. 150 000 tons i forhold til foregaaende aar.

Den engelske kulexporttold, hvis indførelse kom som en overraskelse, har dog neppe havt nogen indvirkning paa exporten til Tyskland, da det senere bestemtes, at alle før den 19de april 1901 oprettede leverancekontrakter skulde være befriede for told indtil 31te december samme aar. Heller ikke for fremtiden turde tolden vel volde nogen indskrænkning i udførselen, da en toldsats af 1 sh ikke har meget at betyde ligeoverfor de forholdsvis store prisnedsættelser paa det engelske kulmarked og de for nærværende enormt billige sjøfragter.

Omend en formindskelse i indførselen af engelsk kul til Tyskland kan konstateres, saa har dette ikke sin grund i udførselstolden, men væsentlig i det uund gaaelige tilbageslag mod det foregaaende aars umaadelige importforøgelse.

De oberschlesiske kul staar fremdeles i spidsen for konsumtionen og har ogsaa at opvise en anseelig forøgelse i tilførselen, skjønt tilførselen sjøværts paa grund af de ugunstige sjøfartsforholde i Oder er gaaet tilbage med ca. 90 000 tons i forhold til det allerede meget ugunstige aar 1900. Engrosforretningerne blev i det hele taget stabile, og priserne erfarede blot en ubetydelig nedsættelse.

I westfahlske kul viser markedet hverken i omfang eller pris nogen væsentlig forandring fra aaret forud. Derimod har de engelske kul faaet en til over 100 000 tons opgaaende konsumtionsforøgelse, som for importørerne meget lettedes ved den bekvemme og hensigtsmæssige skibsled Finowkanalen, medens Oberschlesiens og Westfahlens konkurrence til sine tider næsten lammedes af den lave vandstand i Oder og Elbe.

Jernmalm. Tiltrods for de daarlige konjunkturer inden jernindustrien opviser Tysklands import af jernmalm — antagelig paa grund af afsluttede leverancekontrakter — en betydelig forøgelse saavel i mængde som i værdi.

Da det muligens kan være af interesse at se, hvorledes den tyske import af denne vare har tiltaget, meddeles nedenfor en statistisk oversigt for de sidste 5 aar.

	Tons.	Værdi i mark.		Tons.	Værdi i mark.
1897 . .	3 185 644	46 742 000	1900 . .	4 107 840	75 182 000
1898 . .	3 516 577	54 484 000	1901 . .	4 370 022	79 971 000
1899 . .	4 165 372	70 248 000			

Zink og zinkplader. Efterspørgselen og behovet af raazink er aftaget betydelig. Støberierne havde hele aaret en meget ringe sysselsættelse, og elektricitetsverkernes, messingindustriens og galvaniseringsfabrikernes behov har stadig mere og mere indskrænket sig. Prisen, som allerede tidligere stillede sig lavt, er yderligere sunket med ca. 15 pct. De med tab arbeidende hytteverker havde naturligvis gjort gjentagende forsøg paa at forbedre prisen. Allerede fra og med midten af aaret har underhandlinger paagaaet om ved hjælp af en international sammenslutning at indskrænke produktionen. Disse underhandlinger havde længe strandet paa grund af de høie fordringer, som enkelte schlesiske hytteverker opstillede, men ledede sluttelig mod midten af december til det forønskede resultat, idet en konvention kunde istandbringes mellem de belgiske, rhinsk-westfahlske og schlesiske hytteverker, hvilken først og fremst tager sigte paa en eventuel indskrænkning i produktionen og siden skal udvides til en priskonvention. Paa grund heraf kunde prisen forhøies med en ubetydelighed ved aarets slutning. Men under de nærværende trykkede konjunkturer turde neppe nogen mere betragtelig prisforbedring være at vente. Londonnerbørsens officielle notering udgjorde i begyndelsen af aaret $18^3/_4$ £ pr. ton, sank lidt efter lidt til i begyndelsen af december til $16^1/_2$ £ og steg derefter, som allerede antydet, i slutningen af aaret til 17 £. Under samme perioder udgjorde noteringerne i Berlin 41 mark, 34 mark og 35 mark.

For zinkplader har de rhinsk-westfahlske og schlesiske hytteverker et fælles salgsbureau, hvilket har vist sig særdeles praktisk for alle parter.

Fabrikationen af maskiner for textilindustrien forløb ikke fuldt saa ugunstig som aaret forud. De fabriker, som leverer til bomulds- og linindustrien, har en yderligere tilbagegang at konstatere. Nogle herværende fabrikers export til Japan, Sydamerika og ligesaa til England har tiltaget lidt, hvorimod udførselen til Østerrige, Italien og Rusland var mindre livlig.

I verktøimaskiner forelaa blot ringe efterspørgsel, og forretninger kom sjelden istand, da ikke tilfredsstillende pris kunde opnaaes.

Fabrikationen af velocipeder maatte paa grund af den store overproduktion betydelig indskrænke sin virksomhed og sysselsatte sig blot med den allernødvendigste komplettering af forefindende lager.

Forretningerne i landbrugsmaskiner var under det første halvaar endnu emmelig tilfredsstillende, særlig med hensyn til exporten paa Rusland. Under den sidste halvdel af aaret sank efterspørgselen og afsætningen i saa betydelig grad, at man blev nødsaget til at indskrænke arbeidstiden og af-

skedige endel af arbeidspersonalet. Aarsagen til denne tilbagegang laa vel i den ugunstige høst i mange dele af Nordtyskland.

Den elektrotekniske fabrikation havde ganske god sysselsættelse, omendskjønt man ogsaa inden denne branche saa sig foranlediget til indskrænkning af arbeidsstyrken. Bestillinger til private foretagender forekommer yderst sjelden. Medens store og smaa maskiner bestiltes i normalt antal, udeblev derimod ordres paa middelsstore. Hovedsagelige efterspørgsler skrev sig fra udlandet: England, Spanien, Italien og Sydamerika. Paa grund af den usedvanlig sterke konkurrence var priserne trykkede.

Jodimporten steg under aaret noget. Den udgjorde i de sidste tre aar:

I aaret	1899	1 913	decitons	til en værdi af	4 496 000 mk.
- „	1900	2 362	„	—„—	- 5 433 000 „
- „	1901	2 655	„	—„—	- 6 107 000 „

Den største del af den jod, som importeres til Tyskland, kommer fra Chile, England og Norge, fra hvilke lande i aaret 1901 indførtes respektive 1 464, 976 og 139 decitons.

Heller ikke den kemiske industri har i samme grad som andre industrigrene faaet føle indflydelsen af den almindelige krise. Nogen nævneværdig produktionsindskrænkning har ikke nogetsteds vist sig nødvendig.

Textilindustrien. Fabrikationen af uldvarer befandt sig i Berlin for det meste i en ugunstig stilling, da de fra aaret forud overliggende lagre ikke kunde fuldstændig afsættes. Knapt halvdelen af de vævestole, som ellers arbeider for Berlins regning, var i det forløbne aar i virksomhed. Flere herværende fabrikanter har nedlagt sin bedrift.

I damebeklædningsbranchen forløb forretningerne vaar og sommer meget ugunstig med trykkede priser, da betydelige lagre fandtes fra før. Sterkest traadte tilbagegangen frem i exporten til England. Vinterforretningerne viste sig i almindelighed noget gunstigere, da lagrene i vinterartikler var temmelig udtømte. Afsætningen paa det indenlandske marked, ligesom paa Holland og Schweiz forløb ganske tilfredsstillende; derimod gjorde ogsaa her mangelen paa engelske ordres sig merkbar. Forfærdigelsen af kostumekjoler er under aarets løb betydelig tiltaget og har udjævnet mangt et tab for forretningsmændene inden omhandlede branche.

Juteindustrien er det under aaret ikke lykkedes at opdrive nogensomhelst fremgang, og man har for en større del arbeidet med tab. I første del af aaret udøvede den meget betydelige overproduktion en sterk indflydelse paa forretningsudviklingen og frembragte et ivrigt tilbud til priser, der medførte tab. Den allerede længe paatænkte sammenslutning af tyske jutefabrikanter i og for en fællesregulering af produktionen kom vistnok istand i midten af aaret, men har ikke kunnet opnaa materielle resultater, al den stund de stipulerede fabrikationsindskrænkninger fulgtes umiddelbart af en stadig aftagende efterspørgsel. Priserne paa fabrikater stod endnu i slutningen af aaret i alt andet end rimeligt forhold til værdien af raastoffe.

Handelen og industrien i linbranchen havde stadig at regne med dyre raamaterialier og maatte som følge af overproduktionen sælge til tabbringende priser. Konkurrencen mellem bomuld og lin, der allerede tidligere havde skaffet linfabrikanterne adskilligt hovedbrud, blev endnu føleligere end ellers,

da prisforandringerne indtog en for bomuld fordelagtig retning. Det samme gjælder om jute, der ligeledes vinder større udbredelse som erstatning for lin, hovedsagelig hvad foertøi angaar. Linværeverierne var derfor stadig nødsaget til at sysselsætte sig med fabrikationen af blandede tøier (af bomuld eller jute med lin) eller ogsaa at tilvirke stoffe af ren bomuld. Som følge af den store overproduktion saa de fleste fabriker sig tvungne til betydelig at indskrænke sin fabrikation. Undtagelse herfra gjorde blot de fabriker, som arbeidede for exporten. England, som ellers har været et udmerket afsætningssted for tyske linfabrikater, indskrænkede betydelig sin import her fra landet. Nordamerika viste sig dog som en meget god kunde, og de smaa sydamerikanske markeder, særlig Chile, optraadte ligeledes som kjøbere.

Sleben træmasse. Tysklands import af sleben træmasse har i de tre sidste aar været i stadigt stigende og har i det forløbne aar næsten fordoblet sig.

Totalimporten udgjorde:

I aaret	1899	85 754	decitons til en værdi af	815 000	mark
- „	1900	147 725	„ —„— -	1 994 000	„
- „	1901	280 295	„ —„— -	3 784 000	„

I aaret 1901 indkom størstedelen fra de forenede riger. Fra Sverige indførtes 137 604 decitons og fra Norge 62 707; derefter kom Rusland med 48 170 decitons og Østerrige-Ungarn med 19 594 decitons.

Cellulose. Ogsaa importen af cellulose har i særdeleshed under de to sidste aar tiltaget høist betydelig og erfarede i aaret 1901 et meget stort opsving.

Totalimporten heraf udgjorde i de sidste fem aar:

I aaret	1897	176 666	decitons til en værdi af	4 063 000	mark
- „	1898	182 115	„ —„— -	4 007 000	„
- „	1899	183 600	„ —„— -	4 039 000	„
- „	1900	225 594	„ —„— -	4 737 000	„
- „	1901	320 699	„ —„— -	6 735 000	„

Betræffende indførselen af denne vare indtog Sverige i det forløbne aar første plads, der i aaret 1900 indehavdes af Østerrige-Ungarn.

Fra Sverige importeredes 132 148, fra Østerrige-Ungarn 80 203 og fra Norge 37 242 decitons. Importen fra Norge har tiltaget i bemerkelsesværdig grad eller med ca. 50 pct. Blandt andre exportlande paa Tyskland af den omhandlede artikel merkes Finland med 32 203 og Nordamerikas Forenede Stater med 15 352 decitons.

Papirindustrien. En tilbagegang i konsumtionen begyndte for næsten alle papirkvaliteter i midten af aaret 1901, efterat efterspørgselen indtil da havde været usedvanlig stor. Den tyske papirindustri har herved befundet sig i en saa meget ugunstigere situation, som prisnedgangen for kul og træ først indtraadte i slutningen af aaret. Det som følge heraf stadig øgende tilbud har stadig holdt priserne nede, tiltrods for alle syndikatets anstrengelser.

Trykpapirindustrien, som i aaret 1899 kunde opvise de største prisforhøielser, blev tungest truffet. Priserne for saavel satineret som usatineret

trykpapir er sunket med omtrent 15 pct. Mod disse prisfald har trods trykpapirsyndikatets energiske anstrengelser ikke noget kunnet udrettes, da endel specialfabrikanter, f. ex. af fast pappapir og imiteret pergament, for hvilke papirsorter næsten hele afsætningen laa nede, gik over til fabrikation af avispapir for at kunne opretholde sin fabrikdrift.

Disse fabrikanter stod udenom syndikatet og solgte under minimalprisen; herved blev syndikatet tvunget til at gjøre sine kunder koncessioner. Paa lignende maade gik det med de forenede fabrikanter af træfrit skriv- og trykpapir, som allerede fra begyndelsen havde havt at kjæmpe med den vanskelighed, at flere leverancedygtige fabriker ikke havde villet sammenslutte sig med dem.

Selv om prisen paa finere og bedre kvaliteter indtil videre ikke er blevet saa trykket som for ovennævnte papirsorter, saa er dog tilbudet heri større end efterspørgselen.

T r æ l a s t o g t r æ v a r e r. Den i aaret 1900 indtraadte tilbagegang i prisen paa bygnings- og snedkertømmer har i det forløbne aar fortsat. Pladshandlerne var ved aarets indgang for det meste forsynede med temmelig store lagre og maatte ved indkjøbet af nye varer paalægge sig store indskrænkninger som følge af pengenes fordyrelse, kreditinddragninger og den ringe udsigt til afsætning. Herværende forretningsmænd dækkede derfor i løbet af vaaren blot sit behov af prima vare, medens de i billigere tømmersorter blot indkjøbte for den tilfældige konsumtion.

Da de russiske trælastexportører ikke var villige til at levere sit for Berlin bestemte tømmer til modererede priser, kom det meste tømmer usolgt paa markedet i Thorn, hvor kjøberne først da indfandt sig, naar sælgerne erklærede sig beredte til at gjøre større prisnedsættelser. Importen af hovedartikelen rundvirke er gaaet tilbage med 20 pct. sammenlignet med aaret forud. Som følge heraf blev det muligt næsten fuldstændig, om end delvis til meget trykkede priser, at afsætte den indførte vare.

Under disse forhold maatte dog Berlin lide forholdsvis mindre end andre pladse. Den omstændighed, at de mindre byer, særlig i Sachsen, paa grund af industriens og byggevirksomhedens tilbagegang ikke viste saa stor efterspørgsel efter bygnings- og snedkervirke som under tidligere aar, muliggjorde for de berlinske forretningsmænd et relativt gunstigt indkjøb, og da byggevirksomheden i Berlin og dets forstæder ikke i den grad laa nede, som man oprindelig havde frygtet for, saa blev det ogsaa forretningsmændene muligt at afsætte sine lagre mere fordelagtig, end tilfældet var paa andre pladse. Særlig om høsten begyndte byggevirksomheden at vise større livlighed, saaat lagrene af kantsaget tømmer og bjælker blev saa godt som udsolgt. De usolgte lagre paa sagbrugene indskrænkede sig derfor til billigere bordtømmer, hvori efterspørgselen under de daarlige konjunkter for møbelsnedkeriet blot var meget ringe, hvilket ogsaa var blevet forudseet.

Prisfaldet paa de forskjellige træsorter skeede i temmelig ujævnt tempo. Størst var prisnedsættelsen paa jernbanesveller.

Efter or var trods stor tilførsel efterspørgselen stadig god. Andet tømmer af løvtræ var mindre efterspurgt. Forretningsmændene søgte dog at holde sine priser oppe.

I trækubfabrikationen er en vis forbedring i sammenligning med aaret forud indtraadt, da byen Berlin som følge af gunstige erfaringer har bestemt sig for at belægge endel gader med træ, som oprindelig var bestemte at skulle

stensættes eller asfalteres. Ogsaa flere byer i provinsen har anstillet forsøg med trækubbrolægning.

Totalimporten af bygnings- og snedkertømmer, raat eller alene paa tvers hugget eller saget, er i aaret betydelig formindsket. Den udgjorde i de tre sidste aar:

1899	23 906 249	decitons	til en værdi af	95 625 000 mark
1900	25 472 371	—„—		73 870 000 „
1901	23 898 038	—„—		70 061 000 „

Blandt de lande, som exporterede mest heraf til Tyskland, merkes Østerrige-Ungarn samt Rusland. Fra Norge importeredes 35 359 decitons og fra Sverige 64 785 decitons.

Ogsaa den tyske totalimport af paa længden hugget bygnings- og snedkervirke havde i aaret 1901 at opvise en betydelig formindskelse.

Under den sidste treaarsperiode udgjorde importen:

1899	6 396 306	decitons	til en værdi af	52 022 000 mark
1900	6 738 455	—„—		36 051 000 „
1901	5 531 268	—„—		29 683 000 „

Heraf importeredes ogsaa den største del fra Østerrige-Ungarn og Rusland. Fra Sverige importeredes 336 981 decitons mod 483 339 decitons i aaret 1900.

Af saget bygnings- og snedkervirke samt kantsaget trævirke indførtes til Tyskland i de tre sidste aar:

1899	15 459 956	decitons	til en værdi af	123 680 000 mark
1900	16 425 512	—„—		112 515 000 „
1901	13 666 991	—„—		95 667 000 „

og har saaledes importen, hvad værdien angaar, været i stadigt synkende. Heraf importeredes mest og næsten lige meget fra Østerrige-Ungarn og fra Sverige. Fra førstnævnte land importeredes 3 841 891 og fra det sidstnævnte 3 807 033 decitons. Importen fra Norge udgjorde 392 468 decitons.

P e n g e m a r k e d e t. Det tyske marked i værdipapirer har et meget begivenhedsrigt aar bag sig. Den, som troede, at det mod midten af aaret 1900 indtraadte og til aarets slutning paagaaende heftige tilbageslag havde bevirket en forbedring i forholdene, og at den ro, som ved hver termin gjorde sig gjældende, skulde fortsætte og bringe markedet ind paa normale baner, saa sig storlig skuffet. Dog forløb det første kvartal uden større forstyrrelser, og kurserne var temmelig faste. At Deutsche Grundschuldbank, som i slutningen af aaret 1900 havde indstillet sine betalinger, i marts sattes under konkurs, kunde ikke udøve noget sterkere indtryk paa aktie- obligationseierne, da disse var beredte paa denne begivenhed, der skulde bane vei for en senere rensning.

Derimod gestaltede andet kvartal sig langt alvorligere. Mod slutningen af mai blev den daarlige forretningsledelse ved Pommersche Hypoteken-Aktienbank og Mecklenburg Strelitzsche Hypotekenbank offentlig bekjendt og fremkaldte stor bestyrtelse blandt indehaverne af obligationer fra de to hypotekbanker og et stort kursfald paa disse værdipapirer, som først ved dannelsen af saakaldte „Schutzkomitees“ kunde hemmes. Bankkracher hobede sig mere og mere op;

særlig viste sig i Sachsen tegn til en alvorlig krise. „Die Kreditanstalt für Industrie und Handel" i Dresden var ved intim forbindelse med adskillige industrielle foretagender og altfor vidtgaaende kredit overfor disse geraadet i vanskeligheder, men kunde dog ved en rask indgriben fra andre bankinstituter reddes og ledes til en rolig likvidation. Straks derefter indtraadte en katastrofe ved Leipziger Bank, et i mere end 60 aar bestaaende og indtil for kort tid siden særdeles vel renommeret bankhus, ved uforsigtig forbindelse med Aktiengesellschaft für Trebertrocknung i Cassel.

De svære prøvelser, som de tyske børser var underkastede, var derimod ikke slut. Straks derpaa maatte Die Heilbronner Gewerbebank samt flere bekjendte store forretningsetablissementer indstille sine betalinger.

Helt naturlig havde saadanne begivenheder en almindelig mistillid til følge, hvilket undertiden antog en saa urovækkende karakter, at man kunde sige, at en fuldstændig mangel paa kredit var raadende. Almenheden afhændede i blind hast sine aktier endog i de solideste foretagender og opsagde sine depositioner i bankerne. De store tyske banker har imidlertid vist sig fuldkommen sikre og endog saadanne pludselige og uforberedte angreb voksne. Det vilde derfor være uret at generalisere disse brud paa tilliden og lægge hele den tyske kjøbmandsstand disse til last.

Med begyndelsen af sidste kvartal havde krisen overskredet sit høidepunkt, og tilliden vendte lidt efter lidt tilbage.

Den tyske rigsbank begyndte aaret med en diskontosats af 5 pct., hvilken diskontosats allerede den 27de februar nedsattes til $4^1/_2$ pct., den 22de april til 4 pct. og den 18de juni til $3^1/_2$ pct.; senere indtraadte den 22de september atter en forhøielse til 4 pct., hvilken diskontosats blev bestaaende til aarets udgang.

Privatdiskontoen, som jo i høi grad er beroende paa centralinstitutets rentefod, var høiest med 4.12^5 i marts og lavest med 2.12^5 i august.

Lombardrenten noteredes som fremgaar af nedenstaaende opstilling:

Fra 1ste jan.—26de febr.	6 pct.	Fra 18de juni—21de septbr.	$4^1/_2$ pct.
„ 27de febr.—21de april	$5^1/_2$ „	„ 22de septbr.—31te decbr.	5 „
„ 22de april—17de juni	5 „		

For veksler (usance 10 dage) paa skandinaviske pladse var kursen høiest, 112.50, i august og lavest, 112.10, i januar.

De større bankinstituter har under de to sidste aar givet følgende uddelinger:

	1901.	1900.
Reichsbank	6.25 pct.	10.96 pct.
Deutsche Bank	11 „	11 „
Disconto Com. Ges. . . .	8 „	9 „
Dresdener Bank	4 „	8 „
Darmstädter Bank . . .	4 „	6 „
Nationalb. f. Deutschland .	3 „	6.5 „
Berliner Handelsgesellschaft	7 „	8 „

Her paa børsen noterede norske stats- og andre værdipapirer opviser følgende kurser:

*

Den norske stats 3 pct. laan af 1888 høiest, 89, i december, lavest, 82.40, i januar.
—„— $3^1/_2$ pct. laan af 1894 høiest 98.75, lavest 96.80.
—„— 4 pct. laan af 1892 høiest 103, lavest 100.
Den norske hypothekbanks $3^1/_2$ pct. obligationslaan af 1885, 1886, 1887, 1889, 1891, 1892, 1895 høiest, 89.40, i november, lavest, 85, i juni.
Kristiania bys 4 pct. laan af 1894 høiest, 101.25, i oktober, lavest, 98, i februar.

Handelshuse inden distriktet, af hvilke nordmænd og svenske er indehavere eller medeiere.

A. Norske:

1. Wilhelm Moestue, Berlin. Indehaver: Wilhelm Moestue. Specialitet: Export og kommissionsforretning paa Norge i textilbranchen. Etableret: November 1867. Adresse: Sophienstrasse 16.
2. Ad. von Quillfeldt, Berlin. Indehaver: Ad. von Quillfeldt. Specialitet: Forsikringsbedrift. Etableret: Januar 1882. Adresse: Französischestrasse 24.

B. Svenske:

1. Alfa-Laval Separator G. m. b. H., Berlin. Filial af Aktiebol. Separator, Stockholm. Chef for kontoret hersteds: Ing. A. Kullberg. Specialitet: Import af melkeseparatorer og andre meieriutensilier. Etableret: Juli 1901. Adresse: Kochstr. 67.
2. Th. Oehlenschläger & Co., Berlin. Indehaver: Göran A. Santesson. Specialitet: Import, export og kommissionsforretning paa de nordiske lande og England i textilbranchen. Etableret: Januar 1895. Adresse: Leipzigerstr. 111.
3. Nils Ulander & Co., Berlin. Indehaver: Nils Ulander. Specialitet: Import og export af skandinaviske og franske produkter, konserver, spirituosa etc. Etableret: 1892. Adresse: Lüneburgerstr. 23.
4. A. J. Johansson, Berlin. Indehaver: A. J. Johansson. Specialitet: Kunstforlag. Etableret: 1900. Adresse: Usedomstr. 17.
5. Strömer & Nilson, Berlin. Filial af firmaet Strömer & Nilson i Stettin. Medeier og chef for kontoret hersteds: Thor Henning Nilson. Specialitet: Import af svensk og norsk gadesten. Etableret: April 1902. Adresse: Prinz Louis Ferdinandstr. no. 1.
6. Gomer von Trampe, Braunschweig. Indehaver: Gomer von Trampe. Specialitet: Export af skindhandsker. Etableret: Juli 1893. Adresse: Bohlweg 8.

Nordiske foreninger i Berlin aaret 1901.

Den norsk-svenske understøttelsesforening. Den for norske og svenske undersaatter den 14de juni 1884 hersteds grundede norsk-svenske understøttelsesforening, hvis maal er at hjælpe saadanne trængende landsmænd og landsmandinder, som enten bor eller er paa gjennemreise i Berlin, har ogsaa i aaret 1901 med fremgang fortsat sin virksomhed.

Som understøttelse eller laan er i aarets løb udbetalt 1 704.47 mark til 209 personer mod 1 901.00 mark til 204 personer i aaret 1900.

Ønskeligt var det, om norske og svenske rederier, hvis baade trafikerer linjer mellem Norge og Sverige og Tyskland godhedsfuldt vilde stille til foreningens forføining et mindre antal fribilletter aarlig.

Siden foreningens stiftelse er udbetalt ikke mindre end 20 921.62 mark til 2 707 personer.

Dn skandinaviske forening har sammenkomster hver lørdag aften i sit lokale, Wilhelmstr. 92/93 pt.

Kristelig forening af unge mænd, den skandinaviske afdeling, har sammenkomster i sit lokale, Wilhelmstr. 34; skandinavisk gudstjeneste holdes hver søndag formiddag kl. 10.15.

Vinteren 1901—1902 er en ny forening kommet til, nemlig Skandinavischer Club zu Berlin. I klublokalet, beliggende i Potsdamerstr. 28 n. b., findes et stort antal skandinaviske aviser og tidsskrifter.

Generalkonsulatets adresse og expeditionstid. Generalkonsulatets adresse er fremdeles Jägerstrasse 49/50; dets telefonnumer: Amt I: 4 262, og den officielle kontortid alle søgnedage kl. 10—1, men som regel træffes personalet til kl. 5 eftermiddag.

Cagliari.

Aarsberetning for aaret 1901, dateret 2den oktober 1902.

Skibsfart. Der ankom til distriktet ifjor ialt 4 norske skibe dr. 3 977 tons. Den totale fremmede skibsfart paa Cagliari udgjorde: Seilskibe 179 dr. 46 410 tons, dampskibe 160 dr. 167 766 tons. Af kystfarende fartøier ankom: Seilskibe 2 157 dr. 187 702 tons, dampskibe 1 552 dr. 941 221 tons.

Handel. Fra Sverige hidførtes direkte kun en ladning trævarer paa ca. 200 stds. og indirekte via Genua smaa partier jern, beg og tjære. Ingen direkte indførsel skeede fra Norge; indirekte over Italiens fastland indførtes smaa partier stokfisk.

Til de forenede riger har der ikke fundet nogen direkte udførsel sted. Indirekte udførtes ubetydelige kvanta vin og olje.

Tilbagegangen i de forenede Rigers skibsfart paa Cagliari's distrikt i sammenligning med nogle aar tilbage er at søge i den omstændighed, at den herværende produktion af salt, hvoraf en stor del gik til Østersjøen, nu næsten udelukkende optages af den italienske stat for monopoliseret salg i Italien.

Fragterne til og fra Cagliari varierede ifjor for malm til Antwerpen mellem frcs. 12 og 15 pr. ton, for kul fra England 7—9 sh. pr. ton, for hvede fra Sortehavet frcs. 10—12 pr. ton.

Vekselkurserne har fluktueret mellem lire 26.00 og 26.50 pr. £ paa London og lire 103.00 og 104.00 pr. 100 frcs. paa Paris.

Barcelona.

Aarsberetning for aaret 1901 fra generalkonsul Malte Ameen, dateret 10de juni 1902.

Den norske skibsfart i aaret 1901.

	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	8 994	64	48 551	78	57 545	5	3 904	6	4 096	11	8 000
Seilskibe	-	-	2	551	2	551	-	-	-	-	-	-
Sum	14	8 994	66	49 102	80	58 096	5	3 904	6	4 096	11	8 000
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	33	20 625	100	54 557	133	75 182	50	33 462	218	121 637	268	155 099
Seilskibe	-	-	5	752	5	752	1	423	-	-	1	423
Sum	33	20 625	105	55 309	138	75 934	51	33 885	218	121 637	269	155 522
Totalsum af ladede fartøier	47	29 619	171	104 411	218	134 030	56	37 789	224	125 733	280	163 522
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	67	49 452	67	49 452
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	2	551	2	551
Sum	-	-	-	-	-	-	-	-	69	50 003	69	50 003
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	218	129 111	218	129 111	-	-	83	49 201	83	49 201
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	5	752	5	752
Sum	-	-	218	129 111	218	129 111	-	-	88	49 953	88	49 953
Totalsum af ballastede fartøier	-	-	218	129 111	218	129 111	-	-	157	99 956	157	99 956

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 1 376 200.00, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier 1 448 505.

For ordre, reparationer eller lignende anløb 4 norske fartøier dr. 2 670 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 102 dr. 91 093 tons, til hovedstationen 17 dr. 18 009 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 3 605.28, ved

vicekonsulsstationerne kr. 9 739.39; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 8 474.92. At svenske skibe ved hovedstationen kr. 1 317.73, ved vicekonsulsstationerne kr. 3 443.87; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 3 039.66. Ialt tilfaldt konsulskassen kr. 11 514.58.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen i norske sager kr. 209.21, i svenske sager kr. 117.00, ved vicekonsulsstationerne i norske sager kr. 701.68, i svenske sager kr. 437.55, i andre sager kr. 4.99.

De fartøier, som i aaret har losset og lastet, fordeler sig saaledes paa de enkelte konsulsstationer:

	Norske fartøier.		Svenske fartøier.		Tilsammen.	
Stationer.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Barcelona	82	59 330	20	20 750	102	80 080
Alicante	11	5 123	5	5 188	16	10 311
Almeria	40	21 078	9	7 927	49	29 005
Cartagena	36	31 678	10	10 657	46	42 335
Denia	24	12 197	9	7 325	33	19 522
Mahon	3	1 354	1	227	4	1 581
Malaga	58	35 531	20	17 729	78	53 260
Tarragona	38	23 098	12	10 803	50	33 901
Torrevieja	7	3 996	3	3 122	10	7 118
Valencia	140	71 420	18	11 138	158	82 558
Sum	439	264 805	107	94 866	546	359 671
mod i aaret 1900	410	256 205	106	92 735	516	348 940
„ - — 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

Ved sammenligning med det nærmest foregaaende aar viser sig for de svenske fartøier en forøgelse af 1 fartøi dr. 2 131 tons, samt for de norske ligeledes en tilvækst af 29 fartøier dr. 8 600 tons. Den norske skibsfart har vistnok, hvad fartøiernes antal angaar, ikke naaet samme zifre som i aaret 1899, men summen af tonnagen er adskillig høiere end i sidstnævnte aar, hvoraf fremgaar, at fartøier af stadig større drægtighed kommer til anvendelse ogsaa i denne fart. Dette gjælder ogsaa de svenske fartøier, thi sammenlignes zifrene for aaret 1901 med dem f. ex. for aaret 1896, finder man, at fartøiernes antal er vokset alene med 1, medens tonnagen er steget fra 78 321 til 94 866, eller at middeltonnagen pr. fartøi er steget fra 739 til 887. Middeldrægtigheden af de norske fartøier var 603 tons i aaret 1901.

I de ovenangivne slutzifre for aaret 1901 indgaar et meget ringe antal seilfartøier, eller svenske: Ankomne 8 fartøier dr. 3 407 tons, afgaaede 9 fartøier dr. 3 642 tons, og norske: Ankomne 8 fartøier dr. 1 726 tons, afgaaede do. do.

Imidlertid turde, som allerede i foregaaende aarsberetning fremholdt, fra ovenangivne zifre ikke nogen bestemt slutning kunne drages angaaende vor skibsfart paa dette distrikt i dens helhed. Dels omfatter disse zifre alene de havne, i hvilke de forenede riger har konsulær repræsentation, altsaa med

udelukkelse af alle andre havne i distriktet, dels maa ogsaa erindres, at disse zifre forøges eller formindskes, eftersom det i de enkelte aar i større eller mindre grad har forekommet, at fartøier under en og samme reise har losset eller lastet i flere af distriktets havne, da de jo i opgaverne for hver enkelt havn optages med sin hele tonnage, være sig meget eller lidet last, der losses eller indtages. I sidstnævnte henseende anførtes nærmere belysende exempel i aarsberetningen for aaret 1900. I førstnævnte henseende savnes fuldstændig statistik, men for i nogen grad at belyse betydningen af disse havne, hvor norske og svenske vicekonsuler ikke er ansatte, anføres nedenfor endel af vedkommende toldmyndigheder i nogle af dem paa speciel anmodning afgivne opgaver over de norske og svenske fartøier, som der i aaret 1901 har losset eller lastet:

	Norske fartøier.		Svenske fartøier.		Tilsammen.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
I Gandia	46	21 672	5	2 641	51	24 313
- Garrucha	8	9 787	6	4 982	14	14 769
- Aquila	8	7 735	4	3 749	12	11 484
- Burriana	27	14 036	6	3 156	33	17 192
- Grao de Castellón . . .	22	13 654	2	1 108	24	14 762
- Mazarron	15	13 346	—	—	15	13 346
- Ibiza	4	3 905	1	441	5	4 346
- Palma	6	2 608	2	1 423	8	4 031
Sum	136	86 743	26	17 500	162	104 243

Alene for disse otte havne viser altsaa vor skibsfart zifre, som, tillagt de tidligere for konsulsstationerne anførte, forhøier disse med omkring 30 pct. for de norske og 24 pct. for de svenske fartøier. Adskillige norske og svenske fartøier turde tillige have besøgt en eller anden af distriktets øvrige til over 30 stykker opgaaende havnepladse, for hvilke opgaver ikke foreligger.

Ifølge skibslisterne for generalkonsulatet og underordnede vicekonsulater har de af norske fartøier paa distriktet indtjente bruttofragter opgaaet til:

		1901.	1900.
Med ladning fra Norge	Kr.	123 585	99 980
„ — „ andre lande	„	1 252 615	1 543 380
Tilsammen ankomne	Kr.	1 376 200	1 643 360
Med ladning til Norge	Kr.	167 365	179 580
„ — „ andre lande	„	1 281 140	1 211 020
Tilsammen afgaaede	Kr.	1 448 505	1 390 600
Sum ind- og udgaaende	Kr.	2 824 705	3 033 960

Tiltrods for skibsfartens tiltagende viser der sig saaledes, som følge af lavere fragter, en ret betydelig formindskelse for aaret i bruttofragternes beløb. Denne nedgang udgjør for ankomne svenske fartøier kr. 216 410.00, for afgaaede do. kr. 42 400.00 eller tilsammen kr. 258 810.00. For de fra Norge

ankomne norske fartøier viser sig vel en forhøielse af kr. 23 705.00 og for de til andre lande afgaaede ligeledes en forhøielse af kr. 70 120.00, men tiltrods herfor er nedgangen for samtlige ankomne norske fartøier kr. 267 160.00, og for samtlige afgaaede bliver tilvæksten blot kr. 57 905.00, hvorved nedgangen i det hele udgjør kr. 209 255.00.

I de nys angivne totalbeløb af indtjente bruttofragter indgaar tillige beregnede fragtbeløb for de fartøier, som har gaaet i maanedsbefragtning eller været befragtede med et vist beløb for reise til og fra Spanien, uafhængig af antallet af derunder anløbne havne og i hver havn indtagen eller losset kvantitet gods. Ifølge aarets skibsliste udgjorde antallet af maanedsbefragtede fartøier:

Norske, med ladning, ankomne	117	stykker
Do., „ — afgaaede	187	—
Svenske, med ladning, ankomne	5	—
Do., „ — afgaaede	15	—

Angaaende skibsfarten i det hele paa Spanien giver den officielle statistik følgende zifre for fra udlandet ankomne og til udlandet afgaaede ladede fartøier:

	Aaret 1899.		Aaret 1900.		Aaret 1901.	
Ankomne.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Dampskibe, spanske	5 039	4 247 192	5 193	4 549 728	5 496	4 774 557
Dampskibe, udenlandske	3 517	2 962 534	3 060	2 574 257	3 219	2 734 093
Seilskibe, spanske	1 196	80 914	1 246	94 213	1 058	76 863
Seilskibe, udenlandske	729	146 096	648	155 687	716	171 670
Sum ankomne	10 481	7 436 736	10 147	7 373 885	10 489	7 757 183
Afgaaede.						
Dampskibe, spanske	5 326	5 187 000	5 865	5 957 314	6 497	6 388 325
Dampskibe, udenlandske	8 393	7 640 135	7 147	6 552 324	6 827	6 288 734
Seilskibe, spanske	1 337	69 542	1 211	71 065	1 072	77 478
Seilskibe, udenlandske	686	143 775	605	113 623	654	129 672
Sum afgaaede	15 742	13 040 452	14 828	12 694 326	15 050	12 884 209

I forhold til nærmest foregaaende aar viser sig altsaa for aaret 1900 en forøgelse i det hele med 342 fartøier dr. 383 298 tons for de ankomne skibe samt med 222 fartøier dr. 189 883 tons for de afgaaede skibe. Tilvæksten

viser sig hovedsagelig for de spanske dampskibe: For de ankomne med 303 fartøier dr. 224 829 tons, for de afgaaede med 632 fartøier dr. 431 009 tons. Disse zifre tyder paa fortsat fremgang i den udvikling af spansk skibsfart, som fremholdtes i foregaaende aarsberetning.

Paa forekommen anledning gives her en kortfattet opgave om de dokumenter, som, foruden de egentlige saakaldte skibspapirer (nationalitetsbevis, maalebrev og bemandingsliste) bør medføres ved fartøiers ankomst til spansk havn, og hvis fravær eller mangelfulde affattelse og visering ofte har voldt vanskeligheder og idømmelse af høie bøder. Disse dokumenter er:

1. Sundhedspas, behørig viseret af spansk konsul.

2. Manifest over den ombordværende ladning eller angivelse om, at fartøiet gaar i ballast.

   Dette bør opsættes i nøiagtig overensstemmelse med konnossementet, og bør deri tillige angives ombordværende transitladning. Som almindelig regel gjælder, at i manifestet bør angives: Stykketal, merker, numer, bruttovegt, emballage og godsets art eller benævnelse. Ladning, som føres løs i fartøiet, angives efter vegt (ikke maal eller hulmaal), men tømmer, vanlig trælast og stav angives efter stykketal.

   Fartøiets fører eller agenter i indlastningshavnen bør ikke undertegne konnossementer, som ikke indeholder bruttovegten (dog med undtagelse, som nys nævnt, for trælast), da i modsat fald fartøiet og ikke lastemodtageren rammes af bøder for en eventuel feilagtig vegtangivelse i manifestet; naar derimod konnossementerne opgiver vegten, og manifestet er udfærdiget i fuld overensstemmelse med konnossementerne, falder nævnte bøder paa lastemodtageren.

   Det bør bemerkes, at føreren er ansvarlig for manifestets rigtighed, ogsaa om dette skulde være oprettet eller udskrevet af spansk konsul i afskibningshavnen. Der har nemlig forekommet tilfælde, hvor høist betydelige bøder idømtes fartøi paa grund af rene skriv- eller additionsfeil begaaet af konsuler eller deres assistenter ved udfærdigelsen, skjønt kapteinerne paa grund af ubekjendtskab med det spanske sprog ikke har kunnet se feilen eller kontrollere dokumentets rigtighed.

   Visering af spansk konsul paa lastepladsen eller i havne, som anløbes før ankomsten til Spanien, fordres som regel for manifester. Herfra er dog undtaget manifest for ballast og for ladning, bestaaende udelukkende af gods, som ikke er belagt med høiere toldafgift end 50 pesetas pr. ton à 1 000 kg.; saadanne varer er kul, kokes, almindelig trælast, bomuld, jute, cement, kalk, gibs, stenkulstjære, asfalt, mineralier, lerarbeider for bygning, rujern m. m. Men føres samtidig andet gods, for hvilket tolden er høiere, maa hele manifestet viseres af spansk konsul. Saadan visering fordres tillige altid for manifest paa kornladninger uden hensyn til, om toldsatsen for tilfældet ikke skulde være høiere end 50 pesetas pr. ton.

   Med hensyn til kulladninger bemerkes alligevel, at det ogsaa for saadaune er brugeligt, om det end ikke er foreskrevet, at medføre et af den spanske konsul i udskibningshavnen udfærdiget certi-

fikat over den indtagne kulvegt, da medbringelse af saadant certifikat befrier for lastens udveining af toldmyndigheden i den spanske losningshavn.

3. Passagerliste, optagende alle af fartøiet medførte passagerer, og viseret af spansk konsul i afgangshavnen. Naar ingen passager medfølger, bør afgives en negativ liste, men denne behøver ikke at være viseret af spansk konsul. Fører et fartøi, som ankommer til spansk havn, transitpassagerer for andre spanske havne, bør i hver saadan anløbshavn forevises foruden den almindelige passagerliste, en særskilt liste, optagende de passagerer, som debarkerer i havnen.

   I alle ovenfor (1 til 3) anførte tilfælde kan, naar spansk konsul ikke findes ansat i den udenlandske afgangs- eller indlastningshavn, den fornødne visering af dokumentet gjøres af andet lands konsul eller lokalmyndighed paa pladsen, men bør i saadant fald viseringen tillige indeholde en udtrykkelig attest om, at spansk konsul ikke findes der.

   Ved ankomsten til spansk havn paaligger det desuden fartøiets fører at bevise, at de afgifter, som tilkommer de spanske konsuler i udlandet for visering etc., rettelig er erlagt, ved forevisning af tydelig paaskrift derom paa dokumentet eller af særskilt kvittering.

4. Proviantliste, der bør være udskreven før ankomsten til spansk havn og bør indeholde opgave, saa fuldstændig som muligt ikke blot over alle føde- og drikkevarer, som medføres som proviant, men ogsaa lys og brænde, bunkerkul, ubenyttet taugverk, seildug og andre skibsfornødenheder.

   Med hensyn særskilt paa tobak merkes, at alene forarbeidet tobak, men ikke raavare, kan medføres, samt at af førstnævnte sort som proviant kan medføres høist og tilsammen af alle forskjellige sorter 3 kg. pr. mand af befal og besætning ombord, samt for hver passager høist 2 kg. Findes mere tobak ombord end nysnævnte kvantiteter uden at være opført som transitgods i det af spansk konsul viserede ladningsmanifest, idømmes skibskapteinen, agenten eller rederiet bøder fra 100 til 25 000 pesetas.

Den af fartøier medførte proviant har under de senere aar, og særlig det sidst forløbne, været gjenstand for de spanske myndigheders opmerksomhed, hovedsagelig, som det vil synes, i den hensigt at forhindre indsmugling af varer, som under skin af at tilhøre skibsfornødenheder eller udgjøre proviant ikke er opførte i fartøiernes ladningsmanifest, og trolig ogsaa for at formaa de store spanske transatlantiske passagerbaade til at forsyne sig med spanske artikler istedetfor for en stor del at proviantere i udenlandske havne. Ved en forordning af 24de juni 1899 bestemtes, at overskydende eller overflødig proviant, som medførtes i fartøier, der oftere besøgte bestemte spanske havne eller gik i regulær fart, skulde toldbehandles, og skulde de kvantiteter, som kunde medføres uden erlæggelse af told, bestemmes ved aftale mellem myndighederne og vedkommende rederier eller dampskibslinjers bestyrelser. Men for andre fartøier, som blot tilfældigvis besøgte spanske havne for at losse eller lade,

gjordes ingen begrænsning med hensyn til det kvantum, som kunde indehaves toldfrit ombord, men skulde alene, efter derover oprettet fuldstændig fortegnelse saa meget udleveres til kapteinen, som antages nødvendigt under fartøiets beregnede ophold i den spanske havn eller, ved afgang til anden spansk havn, under reisen did, hvorimod resten skulde forvares ombord under toldvæsenets segl eller i land paa toldboden. Da det imidlertid mødte vanskeligheder at træffe de nævnte overenskomster med de regulære linjer, udfærdigedes under 4de mai 1901[1]) en ny forordning, som for spanske fartøier i regulær fart fastsatte de kvantiteter, som for hver mand af besætningen, hver officer ombord og hver medført passager pr. dag tillodes uden betaling af told; for overskuddet maatte told erlægges. Hvad angaar alle andre fartøier, spanske eller udenlandske, som blot tilfældig besøger spanske havne, eller som gaar i regulær fart i den s. k. „tredje klasses navigation" (se nedenfor side 779), gjordes ingen indskrænkning i den proviantmængde, som tillodes medført uden erlæggelse af told, men skulde blot overskuddet forsegles og i hovedsagen behandles som i den foregaaende forordning foreskrevet. Behøvedes under opholdet i Spanien mere proviant end først beregnet, kunde under visse vilkaar og formaliteter mere erholdes udleveret af det forseglede forraad.

Heri er senere ved en ny kgl. forordning af 27de november 1901[2]) gjort en væsentlig indskrænkning, idet nemlig nævnte forordnings punkt 4 foreskriver, at udenlandske fartøier, som efter endt losning i en spansk havn besøger andre spanske havne, for indtagelse af ladning, skal behandles som spanske fartøier i regulær fart paa europæiske havne, d. v. s. at told maa erlægges for ombordværende proviant, som overstiger de tilladte kvantiteter. Efter hvad Hans Majestæts legation i Madrid senere har meddelt, kommer denne bestemmelse blot til anvendelse for fartøier, som indkommer i en spansk havn fuldstændig i ballast, og videre ansees et fartøi ikke som gaaende i ballast, skjønt det ikke indehar ladning bestemt for spansk havn, om det blot fører ladning bestemt til udenlandsk havn.

I samme forordning gjordes den indrømmelse, at told ikke behøver at betales for de overskydende proviantartikler, som utvetydig er af spansk oprindelse, dog med undtagelse af sukker. Derhos forhøiedes de tilladte kvantiteter for visse slags varer.

Med hensyn til tobak gjælder, som ovenfor anført, særlige forskrifter.

Som bekjendt udfærdigedes i Spanien under 20de marts 1900[3]) en ny lov om trafikskat eller „Impuesto de transportes" med ophævelse af samtlige tidligere gjældende skatter og paalæg af lignende art saasom den „Impuesto provisional de trafico," der paalagdes passager- og godstrafiken ved lov af 30te august 1896; de i toldforordningens titel 5 omtalte „Impuestos de carga y descarga, embarque y desembarque de viajeros" (lastnings-, losnings- og passagerafgifter) m. fl.

Da generalkonsulatet ogsaa i det forløbne aar har havt at gjøre med adskillige spørgsmaal angaaende denne lov og dens tillempning paa fartøier

[1]) Se hefte nr. 6 for aaret 1901, side 296 ff.
[2]) Se hefte nr. 6 for aaret 1902, side 256 ff.
[3]) Se hefte nr. 4 for aaret 1900, side 224 ff., og nr. 11, side 555 ff, samt nr. 4 for aaret 1901, side 192.

og gods, turde det være paa sin plads her paany at redegjøre for dens væsentligste bestemmelser.

Afgifterne udgaar med forskjellige beløb for de tre forskjellige klasser, i hvilke skibsfarten er delt, eller: 1ste klasses navigation, kystfart mellem spanske havne samt mellem spanske havne og Kanariøerne eller spanske besiddelser (i denne fart kan udenlandske fartøier ikke deltage); 2den klasses navigation, fart mellem spanske havne og andre europæiske lande, asiatiske og afrikanske Middelhavshavne samt Afrikas atlantiske kyst til Kap Bojador; 3die klasses navigation al anden mere vidstrakt fart [1]).

Denne trafikskat, være sig for passagerer eller for gods, afkræves gjennem toldvæsenet af fartøiernes førere eller konsignatærer og er altsaa ifølge loven en fartøierne paahvilende afgift, som alene ved udtrykkelig stipulation i certeparti eller konnossement kan overflyttes paa ladningens eier. Men en saadan stipulation berører kun forholdet mellem rederiet og ladningens eier og har naturligvis ingen betydning ligeoverfor de spanske myndigheder, som altid holder sig til fartøiet.

I denne henseende synes brugen at være forskjellig for forskjellige varesorter. Saaledes gjøres i almindelighed i kul-certepartier ingen saadan stipulation, medens derimod for stykgods sedvanlig bestemmes, at ladningens eier skal godtgjøre fartøiet den spanske trafikskat. Særlig er dette tilfældet med gods, som sendes med den subvenerede norsk-spanske linje. Ved trælastcertepartier pleier afgiften at deles mellem fartøiet og lastemodtageren, som nedenfor nærmere angivet.

Da en norsk importør hos generalkonsulatet fremsatte forespørgsel angaaende en eventuel reklamation mod en appelsinexportør i Valencia i anledning af, at han foruden fragt for et parti appelsiner maatte betale et betragteligt beløb for „skibningsafgifter i Valencia", uagtet varen var solgt at leveres frit ombord, blev svaret paa grund af det ovenanførte, at den afgift, der klagedes over, viste sig at være den nu omhandlede „Impuesto de transporte", som ifølge den spanske lov bør betales af fartøiet og ikke af afskiberen, samt at den sidstnævnte derfor maatte antages at have opfyldt sine forpligtelser i og med varens levering ombord, hvilket kunde ske uden nævnte afgifts erlæggelse. Det paapegedes derhos, at det, ved granskning af konnossementet, uden tvil vilde findes, at dampskibets rederi havde forbeholdt sig retten til hos lastemodtageren at opkræve den trafikskat, som fartøiet havde betalt til den spanske stat for vedkommende gods. Sagen kunde derfor paa sin side blive gjenstand for diskussion mellem lastemodtageren og det — i dette tilfælde — norske rederi, men reklamation mod den spanske afsender vilde derimod uden tvil blive resultatløs.

I sammenhæng med denne sags behandling oplyste vicekonsulen i Valencia, at den ifølge lovens ovenfor meddelte tarif ved export af appelsiner til Europas havne (undtagen de ved Middelhavet beliggende) efter vegt med pesetas 2.50 pr. 1 000 kg. udgaaende trafikskat, ifølge der etableret kutyme, i konnossementerne pleier at stipuleres til 1 sh. 8 d pr. 13 kasser.

Med hensyn til trælastladninger er en særskilt kutyme kommet istand, hvor det gjælder trafikskattens erlæggelse, en kutyme, som imidlertid ikke kan paaberaabes til rederiernes fordel ligeoverfor lasteeierne, forsaavidt ikke en med samme overensstemmende speciel klausul er indført i certepartiet. Før loven af 30te august 1896 synes modsvarende skat eller afgift i almindelighed

[1]) Angaaende afgifterne se nærmere hefte 4 for aaret 1900, side 224 ff.

at være blevet betalt af fartøiet, men efter nævnte lovs ikrafttræden og særlig siden i anledning af krigen med de Forenede Stater nye paalæg er kommet til, blev det anseet retfærdigt og som sædvane, at lastemodtageren paatog sig at betale alle „extra afgifter“ eller „krigsskatter“ etc., medens den ældre afgift fremdeles skulde udredes af fartøiet, hvorom altid en mere eller mindre tydelig redigeret speciel klausul indførtes i certepartierne. Ved lov af 20de marts 1900 ophævedes imidlertid alle tidligere udgaaende trafikskatter, ikke blot de sidste „extra“ krigsskatter, men tillige de ved loven af 1896 indførte eller før den tid existerende, „ordinære“ paalæg. Adskillige hidtil anvendte formuleringer af klausulen blev derfor mindre hensigtsmæssige om ikke helt ud vildledende eller ubrugelige, hvilket desværre ikke altid observeredes af vore rederier ved fragtslutninger. I certepartiet for et svensk fartøi lød f. ex. den omhandlede klausul saaledes: „All extra dues in Spain to be for receiver's account,“ og da lastemodtageren vægrede sig for at betale nogen del af den nye „Impuesto de transporte,“ begjæredes generalkonsulatets udtalelse angaaende udsigterne til at vinde en eventuel proces. Efter at have raadspurgt en erfaren advokat kom man til det resultat, at, omend den omhandlede klausul burde ansees tilkommen for at iklæde lastemodtageren n o g e n forpligtelse, turde det dog blive ganske vanskeligt at bestemme denne forpligtelses omfang, samt at en proces i alle tilfælde antagelig ikke vilde vindes, da der efter den nye lov ikke mere existerede nogensomhelst „extra dues“ i Spanien, men alene en eneste o r d i n æ r afgift, som er traadt i stedet for alle tidligere existerende saavel ordinære som extra eller provisoriske, og fra hvis erlæggelse en domstol ligeoverfor den nye lovs udtrykkelige bestemmelse vanskelig skulde kunne anse rederiet fritaget ved klausulen. Det af rederiet paaberaabte forhold, at et andet svensk ligeledes med trælast ladet fartøi samtidig i en anden havn og under „lignende“ certeparti ikke har behøvet at betale hele den nye trafikskat, men blot det lavere beløb, som pleiede at erlægges før september 1896, ansaaes saa meget mindre at kunne indvirke paa spørgsmaalet, som det ved granskning af dette andet certeparti fandtes, at den modsvarende klausul deri lød: „All Spanish new tonnage-wardues to be paid by recievers of cargo,“ og det, om det end var meningsløst at tale om „wardues,“ naar saadanne ikke længere existerede, dog var muligt, at den n y e trafikskat kunde ansees at falde ind under udtrykket „new tonnagedues“.

Af det anførte fremgaar nødvendigheden af en klar og tydelig redaktion af denslags klausuler, og i sammenhæng med nysomhandlede sag mente generalkonsulatet at burde indhente oplysning om de redaktioner, som kunde ansees mest passende for øiemedet og mindst egnede til at foranledige misforstaaelse og tvistigheder. Fra et større antal certepartier, som i den hensigt er gransket, er følgende forskjellige udtryk hentet:

1. „The steamer to pay the same dues which she would have paid in 1896 previous to the law of 30th Aug.; any exceeding dues to be paid by receivers“.

2. „The merchants to pay all dues and duties on the cargo, and ship all portcharges, not exeeding the amount paid up to September 1896, difference to be paid by receivers“.

3. „The freighters to pay all dues and duties on the cargo, and owners those concerning the ship, but not exceeding the amount paid up to September 1896, the difference to be paid by freighter“.

4. „All dues and taxes in excess of those levied on ships previous to the 30th Aug. 1896 are for receiver's account,“ og

5. „Ship to pay the same amount of dues as she should have had to pay up to September 1896, the excess to be paid by receivers of the cargo".

Hver skibsmægler eller befragtningsagent har med forkjærlighed holdt paa sin specielle redaktion som den bedste, og hver enkelt af de nys anførte formler er blevet sagt tilstrækkelig at skulle angive den tilsigtede fordeling mellem lastemodtageren og fartøiet af trafikskatten. Dog turde det være mindre rigtigt saaledes som i den første at tale om de „samme afgifter, som før loven af 1896", da disse afgifter ikke længere existerer, men synes det rettere som i de øvrige at fremholde det beløb, som falder paa fartøiet, samt at dette beløb bør beregnes efter de ældre, senere ophævede principer.

Unegtelig er det noget urigtigt og tillavet at gjøre en saadan fordeling mellem fartøi og lasteeier af de fartøiet paahvilende afgifter, og som fordelingsgrund at anvende love og forholde, som for adskillige aar siden har ophørt at existere. Imidlertid er det fra kompetente hold opgivet, at de spanske trælastimportører vanskelig vilde kunne formaaes til at gaa ind paa en klausul, som overførte paa dem hele den fartøiet efter loven paahvilende afgift, samt at paa den anden side en fuldstændig strygning af klausulen og dermed følgende forpligtelse for rederiet til at betale hele afgiften antagelig ikke vilde lede til nogen modsvarende forhøielse i fragttaksterne.

Adskillige, tildels allerede længe paatænkte arbeider til havnen i Barcelonas udbedring er paagaaet i det forløbne aar og vil uden tvil i sin tid medføre betragtelige lettelser for trafiken, særlig med hensyn paa forøgelsen af kaipladsen, hvis utilstrækkelighed ofte har gjort sig gjældende og forsinket losningen af visse varesorter. I øieblikket synes imidlertid disse arbeider, om end, som det er at haabe, blot temporært, at have trængt ind paa de omraader, som hidindtil har været anvendt som stapelplads for trælast. Da det har været brugeligt, at intet af den fra et fartøi lossede trælast har faaet føres bort fra havnen, førend hele ladningen er blevet ført iland, opstablet og først derefter toldbehandlet, kan det befrygtes, at mangel paa plads skal opstaa, og losningen forsinkes, ifald nu omtrent samtidig skulde ankomme hertil flere større „første aabent-vande-skibninger" fra Østersjøen.

Ved slutningen af juni maaned indeværende aar flyttede herværende toldexpeditioner fra de gamle uhensigtsmæssige og ubekvemme lokaler til den i havnens umiddelbare nærhed opførte nye toldbod, som, i det ydre i det mindste, synes statelig og værdig en saa betydelig handelsstad som Barcelona. Dens opførelse er bekostet, ikke af statsmidler, som man skulde kunne antage, da dens tilværelse først og fremst betinges af optagelsen af statens toldindtægter, men helt og holdent ved en Barcelonas importhandel paalagt extraafgift. Helt siden 1ste januar 1896 er nemlig for anskaffelse af midler til denne bygning en afgift af 10 centimos pr. hver landet kolly eller kvantitet gods à 100 kg. oppebaaret. Denne afgift turde til nu have indbragt omkring 1 700 000 pesetas, og endskjønt der fra visse hold er paastaaet, at dette beløb mere end dækker bygningsomkostningerne, har man vitterlig endnu intet hørt om afgiftens ophævelse.

Ved et kgl. dekret af 6te marts 1900 tillodes, at paa visse vilkaar og til et begrænset antal, flydende kuldepoter kunde oprettes i visse spanske havne for at holde til disposition for dampfartøier „bunkerkul," hvorfor told ikke behøvede at erlægges. Med støtte heraf er for nogen tid siden her

dannet et selskab „the Barcelona Floating Coal Depot Company Limited," hvilket har anskaffet et større fartøi, som er forvandlet til en s. k. kulhulk, forsynet med tidsmæssige apparater for kullenes leverance langs siden og stationeret paa den ydre havn. Fra denne hulk leveres nu kul, som, da told derfor ikke betales, kan gives til billigere priser end fra forraadene i land. Dampskibe, som losser her, kan altsaa nu her forsyne sig med kul før tilbagereisen og behøver ikke at medføre forraad dertil eller anløbe Gibraltar eller anden havn blot for at indtage kul. Selskabets prospekt lover rask kulning, 30 til 60 tons pr. time.

Import og export.

Som vanligt foreligger ikke endnu nogen fuldstændig statistik over Spaniens handelsomsætning med udlandet i det sidstforløbne aar. Man har i denne henseende blot at ty til nogle præliminære, langt fra exakte opgaver, omfattende blot de største og vigtigste import- og exportartikler. For de i denne „provisoriske" statistik indbefattede artiklers værdi i pesetas er slutsummerne for de tre sidste aar følgende:

	Aaret 1899.	Aaret 1900.	Aaret 1901.
Import.	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.
Raastoffe	386 552 005	417 292 339	441 320 408
Fabrikater	299 047 809	312 708 517	261 246 308
Levnetsmidler	194 755 078	139 238 536	136 222 950
Sum	880 354 892	869 239 392	838 789 666
Guld, ubearbeidet og myntet .	37 996 415	161 330	314 543
Sølv, do. do. .	35 806 190	5 405 070	7 672 740
Tilsammen	954 157 497	874 805 792	846 776 949
Export.			
Raastoffe	311 823 111	297 015 389	287 872 634
Fabrikater	162 558 010	171 091 376	149 110 047
Levnetsmidler	279 168 717	264 627 966	233 475 688
Sum	753 549 838	732 734 731	670 458 369
Guld, ubearbeidet og myntet .	2 855 890	745 500	334 191
Sølv, do. do. .	11 784 725	20 109 268	21 278 024
Tilsammen	768 190 453	753 589 499	692 070 584

Hvad angaar de i denne statistik indbefattede varer og artikler, viser aaret 1901 en nedgang saavel i importens som i exportens værdi, og — om guld og sølv ikke medregnes, — befindes den første at have oversteget den sidstnævnte med ikke mindre end 168 331 297 pesetas. De modsvarende zifre for aaret 1900 var 136 504 661 pesetas, og efter de fuldstændige opgaver for

sidstnævnte aar stillede handelsbalancen for Spanien sig saa ufordelagtig, at importen i det hele oversteg exporten med en værdi af 150 318 780 pesetas.

Angaaende de forenede rigers vareomsætning med Spanien giver den senest tilgjængelige officielle spanske statistik eller den for aaret 1900 følgende detaljerede opgaver.

Import til Spanien i aaret 1900.

Fra Norge.

Varernes art ifølge toldtarifens rubriker.	Vegt maal etc.	Indført direkte fra Norge.	Indført af virkelig norsk oprindelse.	Værdi i pesetas af kvantiteterne i kolonne 2.
Mineralier	kg.	—	124	4
Glasvarer, ordinære, flasker og lignende	„	747	498	149
Glasvarer, finere, krystal o. l.	„	18	18	33
Støbejernsartikler, ordinære	„	232	232	81
Søm, spiger etc.	„	13 514	122 138	54 962
Kobber-, messing- og bronzearbeider	„	44	44	176
Tjære, harpiks etc.	„	—	3 906	703
Andre vegetabilske produkter, ikke særlig specificeret	„	—	420	462
Dyrerigets produkter for medicinsk brug (tran)	„	47 378	75 801	60 641
Farveextrakter	„	—	9 010	9 461
Beredte farver og blæk	„	15	15	23
Kemikalier	„	—	855	855
Stivelse	„	—	9 100	5 005
Rebslagerarbeider	„	—	20	29
Træmasse, for papirtilvirkning	„	6 089 081	6 455 146	1 355 581
Papir, tyndt, af uren masse for pakning af frugt	„	—	2 898	2 898
Karton i ark, æsker og kasser deraf, forede med ordinært papir	„	3 760	3 787	1 325
Æsker og kasser af do., forede med fint papir	„	—	35	245
Trælast, ordinær, planker, bord, bjelker, spærrer	kbm.	19 312	16 121	1 047 865
Snedkerarbeider, grove	kg.	—	50	100
Trækul, ved	„	174 680	174 680	15 721
Kurvmagerarbeider	„	—	65	260
Kjør	stkr.	2	2	650
Faar, gjeder, andre ikke særskilt specificerede dyr	„	1	1	15
Huder og skind, uberedte	kg.	21 748	3 777	7 554
Animalske fedtstoffe (industritran)	„	16 404	19 097	16 232
Rogn	„	874 061	887 831	177 566

Varernes art ifølge toldtarifens rubriker.	Vegt maal etc.	Indført direkte fra Norge.	Indført af virkelig norsk oprindelse.	Værdi i pesetas af kvantiteterne i kolonne 2.
Lokomotiver, lokomobiler, dampkjedler etc.	kg.	29 800	29 800	44 700
Maskiner	„	3 030	3 030	4 848
Vraggods fra strandede fartøier		—	—	5 583
Vildt	„	16	16	32
Smør	„	14	14	51
Klipfisk og tørfisk	„	16 741 274	16 903 800	11 325 547
Fiskemel	„	5	5	2
Fisk, røget, saltet, etc. (ikke hermetik i blikdaaser)		1 205	1 205	686
Possementmagerarbeider	„	122	122	14
Frugt	„	40	—	—
Likører, konjak og lignende	liter	—	43	215
Øl	„	1 075	1 075	506
Vin	„	79	79	158
Konserver (ansjovis etc. i blikdaaser)	kg.	262	1 877	9 385
Finere bagverk	„	3	3	9
Is	„	780 952	780 952	(ikke angivet)
Tomsække	stkr.	21 935	23 138	23 138

Fra Sverige.

Varernes art ifølge toldtarifens rubriker.	Vegt maal etc.	Indført direkte fra Sverige.	Indført af virkelig svensk oprindelse.	Værdi i pesetas af kvantiteterne i kolonne 2.
Søm, spiger etc.	kg.	—	8 800	3 960
Træmasse, for papirtilvirkning	„	5 788 104	7 861 591	1 650 934
Papir i ruller	„	—	2 225	3 115
Karton i ark, æsker og kasser deraf, forede med ordinært papir	„	—	16 200	5 670
Æsker og kasser af do., forede med fint papir	„	—	272	1 904
Trælast, ordinær, planker, bord, bjelker, spærrer	kbm.	130 414	130 662	8 493 030
Do. do., høvlet, spantet, kassetømmer etc.	„	202	214	17 120
Tøndebinderarbeider	kg.	—	1 391	487
Forgyldte møbler, lister etc.	„	—	359	2 010
Trækul, ved	„	19 710	19 710	1 774
Maskinremme af læder	„	—	36	396

Varernes art ifølge toldtarifens rubriker.	Vegt, maal etc.	Indført direkte fra Sverige.	Indført af virkelig svensk oprindelse.	Værdi i pesetas af kvantiteterne i kolonne 2.
Pelsverk	kg.	11	11	605
Telefonapparater og dele deraf	„	278	1 480	10 360
Videnskabelige instrumenter og apparater	„	—	92	1 380
Maskiner	„	—	29 353	46 965
Elektriske kabler	„	—	4	6
Smør	„	28	802	2 887

Export fra Spanien til Norge i aaret 1900.

	Vegt, maal etc.	Udført direkte til Norge uden hensyn til virkelig destination.	Virkelig destinerede til Norge.	Værdi i pesetas af kvantiteter i kolonne 2.
Jernmalm	kg.	1 942 000	1 942 000	23 304
Glasvarer, ordinære, flasker etc.	„	121	121	42
Bly	„	20 000	20 000	7 000
Bark og garvestoffe . . .	„	37 366	37 366	5 231
Salt	„	19 257 575	19 257 575	192 576
Tomsække	„	434	434	434
Trærarbeider, møbler o. lign.		9 022	9 022	18 044
Bødkerarbeider		188 452	178 700	60 758
Kork, skaaren (flaskekork) .		—	420	6 300
Hønsefjær		6 934	12 552	5 648
Erter		—	970	582
Løg		3 300	3 300	264
Andre grønsager o. lign. . .	kg.	845	845	110
Mandler, skallede	„	9 044	9 044	18 992
Nødder	„	18 056	18 056	13 542
Kastanjer	„	1 350	1 350	270
Figener, tørrede	„	54 430	54 430	13 063
Valnødder	„	2 600	2 600	988
Rosiner	„	1 022 213	1 022 213	664 438
Citroner	„	2 173	2 173	652
Appelsiner	„	728 900	728 900	109 335
Druer	„	35 528	35 528	12 435
Anden frisk frugt	„	36 520	36 520	5 478
Anis	„	18 879	18 879	16 047
Olivenolje	„	232 892	232 892	221 247
Brændevin, ordinært (aguardiente)	liter	2 978	2 978	1 787
Likører	„	1 821	1 821	3 642
Vin, ordinær	„	1 135 876	1 115 363	223 073

		Udført direkte til Norge uden hensyn til virkelig destination.	Virkelig destinerede til Norge.	Værdi i pesetas af kvantiteterne i kolonne 2.
Vin, finere, Zerez	liter	108 843	108 843	130 612
Do., do., andre sorter . . .	„	12 117	12 117	7 876
Konserver	kg.	150	150	225
Konfekturer	„	—	15	38
Reexporterede tomfade	„	47 852	47 852	16 270

I ovenstaaende tabeller angives i kolonne 1 den direkte import fra eller exporten til de forenede riger uden hensyn til varernes virkelige oprindelse eller endelige destination og i kolonne 2 det virkelige vareudbytte mellem hvert af landene og Spanien efter tillæg eller fradrag af transiterende gods; i kolonne 3 angives den beregnede værdi i pesetas af de i kolonne 2 opførte kvantiteter. Zifrene i kolonne 1 har altsaa interesse hovedsagelig fra skibsfartens synspunkt, idet en sammenstilling af disse med tallene i kolonne 2 tilkjendegiver størrelsen af de kvantiteter, som i den ene eller den anden retning ikke er skibet direkte, eller som har transiteret Norge eller Sverige paa vei fra Spanien til andre lande. De hovedsagelige slutninger af en saadan sammenligning berørtes nærmere i aarsberetningen for aaret 1900.

Totalværdierne for de forenede rigers vareomsætning med Spanien angives at have været følgende i femaarsperioden 1896—1900:

	Norge.			Sverige.		
Aar.	Import fra. Pesetas.	Export til. Pesetas.	Overskud i Norges favør. Pesetas.	Import fra. Pesetas.	Export til. Pesetas.	Overskud i Sveriges favør. Pesetas.
1896:	17 277 735	1 785 264	15 492 471	5 574 275	925 471	4 648 804
1897:	16 770 269	688 588	16 081 681	7 254 819	1 522 779	5 732 040
1898:	13 173 306	1 895 809	11 277 497	4 197 817	863 098	3 334 719
1899:	15 602 545	1 841 797	13 760 748	5 488 931	871 423	4 617 508
1900:	14 173 537	1 780 303	12 393 234	10 609 638	720 111	9 889 526

En sammenligning mellem zifrene fra aarene 1899 og 1900 viser, at værdien af importen fra Sverige til Spanien er steget med 5 120 707 pesetas eller er paa det nærmeste fordoblet, medens derimod nedgang har fundet sted i exporten paa Sverige med pesetas 153 311, i importen fra Norge med pesetas 1 429 008 og i exporten til Norge med pesetas 61 494. Handelsbalancen stiller sig fremdeles til begge de forenede rigers fordel, men medens overskuddet for Sveriges vedkommende er forøget til nær 10 millioner pesetas, er dette for Norge gaaet ned fra over 16 millioner i aaret 1897 og henimod 14 mill. i aaret 1899 til omkring 12 400 000 i aaret 1900. Hvad importen hertil angaar, fremgaar af nedenstaaende nærmere opgaver, for hvilke af vore fornemste exportartikler forøgelse eller nedgang har fundet sted.

De ovennævnte høie totalzifre for importen fra Norge maa fremdeles først og fremst tilskrives klipfisken. Med erindring om, at den spanske statistik

ikke gjør nogen forskjel mellem klipfisk og stokfisk, for hvilke to artikler toldsatsen er den samme, men at, idetmindste hvad Barcelonas distrikt angaar, importen af sidstnævnte sort fisk er saa ringe, at den ikke i nogen væsentlig grad indvirker paa totalzifrene, leveres her følgende opgave over importen til hele Spanien i aaret 1900 og foregaaende tre aar*).

Fra	Aaret 1897.	Aaret 1898.	Aaret 1899.	Aaret 1900.
Norge	23 068 677	17 395 537	17 459 482	16 903 800
Frankrige . . .	7 683 151	7 112 642	9 635 606	13 376 041
De franske besiddelser i Amerika	—	—	2 136 065	573 079
Storbritannien .	2 757 272	2 377 566	3 410 247	3 408 717
De britiske besiddelser i Nordamerika	3 685 497	4 568 922	2 765 525	5 110 164
Do. do. i Europa	—	—	—	1 142 493
Danmark . . .	2 013 190	1 668 831	1 556 102	1 745 705
De danske besiddelser i Europa	1 054 842	1 780 024	122 085	—
Tyskland . . .	—	—	10 170	—
Portugal . . .	16 297	19 000	37	18 536
Sverige	3 247	—	71 008	—
Italien	32 398	18	1 660	8 257
Holland	9 800	—	—	113 500
Forenede Stater .	13 000	—	—	—
San Salvador . .	—	—	433 028	—
Ceuta	—	200	—	—
Cuba	15	—	—	—
Ikke opgivet oprindelse . . .	122 700	2 039	58 654	54 338
Sum	40 460 086	34 924 779	37 659 669	42 454 630

Medens importen i det hele forøgedes med 4 794 961 kg. i aaret 1900 sammenlignet med det foregaaende aar, viser samme aar for Norge en yderligere nedgang med 555 682 kg. og i forhold til aaret 1897 med ikke mindre end 6 164 877 kg. Værdien af den fra Norge i aaret 1900 importerede kvantitet angives til 11 325 547 pesetas mod 11 872 448 pesetas i aaret 1899.

For aaret 1901 er totalimporten blevet beregnet til 44 717 977 kg., værdi 29 963 044 pesetas, og skulde den samme altsaa have været mere end 2 260 000 kg. høiere end i aaret 1900. Da man mangler detaljopgaver for hele Spanien, kan endnu ikke sees, hvorvidt importen fra Norge ogsaa er steget i det forløbne aar, eller, hvilket er at befrygte, yderligere er gaaet ned.

Den i aaret 1900 importerede kvantitet fordeler sig paa følgende maade paa de forskjellige toldkammere:

*) Med hensyn paa de modsvarende zifre i beretningen for aaret 1900 anmerkes her, at tallene ved sammes renskrift var kommet til at ombyttes, saaat de for aaret 1897 kom til at staa under aaret 1899 og vice versa.

Barcelona	kg.	4 484 278	Cartagena	kg.	2 548 666
Tarragona	„	1 446 001	Almeria	„	14 424
Valencia	„	3 048 253	Malaga	„	3 445 177
Alicante	„	3 020 719	Mahon	„	55
			Palamos	„	3 358

Sum sjøværts til Barcelona distrikt	kg.	18 010 931
Til havne i Bilbaodistriktet	„	22 571 615
„ do. - Cadizdistriktet	„	1 709 868
Landværts fra Frankrige, Portugal og Gibraltar	„	162 216
Tilsammen	kg.	42 454 630

Som sedvanlig er i det forløbne aar til det kongelige norske departement for det indre to gange om maaneden indsendt rapporter om klipfiskemarkedets stilling paa de fornemste importpladse inden distriktet, hvorhos opgave er givet over de importerede kvantiteter klipfisk af forskjellige sorter og oprindelse. En sammenstilling af disse opgaver og de fra endel vicekonsulater indløbne helaarsopgaver viser, at importen til Barcelonadistriktet i aaret 1901 har været omtrent følgende:

Til Barcelona:				
Norsk, direkte sjøværts	kg.	932 000		
„ pr. jernbane fra Bilbao	„	90 000		
„ - — „ Tarragona . . .	„	20 000		
			kg.	1 042 000
Islandsk og Færøfisk: Sjøværts	kg.	2 705 500		
—„— : Pr. jernbane fra Bilbao	„	400 000		
			„	3 105 500
Fransk, sjøværts	kg.	214 240		
„ pr. jernbane fra Pasajes	„	176 000		
			„	390 240
Skotsk, Shetlandsk etc..			„	67 950
		Tilsammen	kg.	4 605 690

Til Tarragona:		
Norsk, direkte sjøværts	kg.	964 500
Islandsk	„	171 000
Fransk	„	71 300
Skotsk	„	2 500
Tilsammen	kg.	1 209 300

Til Valencia:		
Norsk, direkte sjøværts	kg.	258 000
Fransk	„	650 000
Labrador	„	925 000
Newfoundland	„	287 500
Tilsammen	kg.	2 120 500

Til Alicante:

Norsk, direkte sjøværts	kg.	200 000
Fransk	„	1 280 550
Newfoundland	„	1 003 500
Labrador	„	200 000
Tilsammen	kg.	2 684 050

Til Cartagena:

Norsk, direkte sjøværts	kg.	470 000
Fransk	„	437 980
Newfoundlandsk og Labrador	„	2 109 554
Tilsammen	kg.	3 017 534

Til Malaga:

Norsk, direkte sjøværts			kg.	470 000
Islandsk, fra Island og Danmark	kg.	172 389		
„ „ Norge	„	455 863		
			„	628 252
Fransk			„	60 025
Newfoundlandsk			„	1 160 536
Labrador			„	1 020 000
Fra Holland, Italien, Portugal etc. af ikke angiven sort			„	718 059
Tilsammen			kg.	4 056 872

Af de forskjellige slags klipfisk skulde altsaa i aaret 1901 til distriktet være importeret følgende kvantiteter, deri indbefattet endel, som er losset i andre spanske havne og senere hidført pr. jernbane:

Norsk	kg.	3 404 500
Islandsk og Færøisk	„	3 904 752
Skotsk og Shetlandsk	„	70 450
Fransk	„	2 890 095
Labrador og Newfoundlandsk	„	6 706 090
Diverse ikke specielt angivne sorter	„	718 059
Tilsammen	kg.	17 693 946

Sammenlignes disse zifre med de modsvarende i foregaaende aarsberetning, viser det sig, at medens importen til hele Spanien for aaret 1891 skulde være steget med omkring 2 260 000 kg., synes importen til Barcelonas distrikt at være gaaet ned med omkring 2 500 000 kg. eller til omtrent samme kvantitet som i aaret 1898. Til distriktet skulde i aaret 1901 være importeret omtrent 250 000 kg. mere Islandsfisk end i aaret 1900 og 570 000 kg. mindre norsk fisk. Muligens beror dog dette resultat paa en nøiagtigere angivelse af fra Norge importeret islandsk fisk som saadan og ikke som norsk; særlig turde dette

være tilfældet, hvad importen til Malaga angaar. En nedgang med nær 1 500 000 kg. for den franske fisk turde i nogen grad bero paa manglende opgaver over landværts indførte kvantiteter; forholdet stemmer ikke med den stadig her hørte tale om, at den franske fisk vinder terræn, medens derimod den norske skulde blive stadig vanskeligere at sælge til de forholdsvis høie priser, som forlanges for den.

I den sidste tid har her ogsaa været nogen tale om en ny konkurrent paa klipfiskmarkedet, nemlig „bacalao de Canarias". Herom indeholdt en af Barcelonas større aviser for ikke længe siden bl. a. følgende:

„Et firma i Barcelona har med fremgang gjort forsøg med omtalte fiskesorts indførsel paa dette marked, og det turde ikke vare længe, inden de mindre bemidlede klasser kan forføie over et nærende og velsmagende fødemiddel til den meget billige pris af omkr. 25 centimos pr. skaalpund. Den „bacalao", som udbydes til denne pris, er ikke tør og presset som den fra Norden kommende, og, om man blot fæster sig ved det sedvanlige udseende, skulde den fra Kanariøerne muligens antages at være af undermaals kvalitet. Saa er dog ikke tilfældet; fisken fra vore egne fiskevande er bedre end den, som fanges ved Newfoundlands banker, og om end beredningen af den sidstnævnte nu er bedre, vil sikkert den kanariske beredningsmethodes fuldkommengjørelse gaa haand i haand med en forøget konsumtion. Intet er til hinder for, at den kanariske fisk beredes saadan som den skotske eller norske, og sikkerlig vil fra vor afrikanske øgruppe komme fisk jævngod med den fra Norden; men dens pris bliver da høiere end den ovenangivne, om end endnu meget lavere end den for de nævnte sorter gjældende; thi varen indføres toldfrit, og fangsten er lettere, rigeligere og mindre risikabel."

Saa langt avisartikelen, som nok trænger modifikation i et og andet punkt. Herværende klipfiskimportører siges i almindelighed ikke at frygte for nogen umiddelbar konkurrence af den nævnte vare, som idetmindste indtil videre turde være at betragte nærmest som en sort halvsaltet, ikke tør og derfor i varme lidet holdbar artikel. Torvførte kvantiteter har ogsaa her i Barcelona været udsatte for beslaglæggelse som uskikkede til føde. Imidlertid annonceres stadig i aviserne som holdt til salgs i de forskjellige markedshaller „bacalao de Canarias" à 22 centimos pr. „litera catalana", og ganske nylig løb her af stabelen to baade, bestilte af forretningsmænd paa Kanariøerne og bestemte for bacalaofangst.

Med hensyn til tran kan blot gjentages den i næstforegaaende aarsberetning gjorte udtalelse, at medicintran af god kvalitet stadig har nogen, om end begrænset afsætning, samt at norsk tran for industrielle øiemed undersælges af andre særlig fra Belgien kommende blandinger. Forsaavidt det kan antages, at de under den spanske toldtarifs og statistiks rubrik „dyrerigets produkter, anvendte til medicinsk brug", opførte varer, hvad importen fra Norge angaar, hovedsagelig, om ikke udelukkende udgjøres af medicintran, skulde, som ovenfor sees, af saadan norsk vare i aaret 1900 til hele Spanien være indført 75 801 kg. mod resp. 48 957 kg. og 118 724 kg. i aarene 1898 og 1899. Industritranen falder antagelig under rubriken „animalske fedtstoffe", hvoraf i aaret 1900 indførtes fra Norge til hele Spanien 19 097 kg. mod 80 872 kg. i aaret 1899 og intet i aaret 1898. Ved paa begjæring af exportører i Norge gjorte forespørgsler hos adskillige agenter hersteds har disse saagodtsom enstemmig afslaaet at paatage sig agenturer i disse artikler, da de norske priser stillede sig

saa høie, og omsætningen antages at blive saa liden, at arbeidet dermed ikke vilde lønne sig.

Rogn, som i ovenstaaende exportliste for aaret 1900 figurerer med 887 831 kg., værdi 177 566 pesetas, og i samme liste for aaret 1899 med 1 901 930 kg. og 380 386 pesetas, gaar ikke til dette distrikt, men afsættes hovedsagelig paa Nord-Spanien.

Importen til Spanien af ordinær trælast, saget og hugget, beregnes i aaret 1901 at være gaaet op til 651 008 kub.-meter mod 646 264 i aaret 1900 og blot 445 056 kub.-meter i aaret 1899. Omend store trakter af Spanien er skogløse, mangler dog ikke overalt indenlandsk virke. Men dels er i visse egne dette lidet passende for en hel del øiemed, og dels gjør mangelen paa kommunikationer, særlig flødningsveie, de vidtstrakte skogtrakter f. ex. paa Pyrenæernes skraaninger, med, som det siges, betydelige mængder af udmerket tømmer saagodtsom utilgjængelige for afvirkning i større skala. Antagelig er det dog, at med tiltagende kapital og voksende foretagsomhed, vil Spanien i nogen grad kunne formindske sin afhængighed af udlandet, hvad denne artikel angaar.

Den i aaret 1900 indførte kvantitet skrev sig fra følgende lande:

Fra	Sverige . .	kub.-met.	130 662	Fra	Østerrige . .	kub.-met.	9 973
„	Norge . .	„	16 121	„	Italien . . .	„	5 241
„	Rusland og Finland . . .	„	208 104	„	Storbritannien	„	4 793
„	Foren. Stater	„	85 593	„	Diverse andre lande . . .	„	6 506
„	Portugal . .	„	81 652				
„	Frankrige .	„	68 897		Tilsammen	kub.-met.	646 264
„	Canada . .	„	28 722				

Heraf indførtes til distriktets havne følgende kvantiteter:

Til	Barcelona . .	kub.met.	118 941	Til	Madrid . . .	kub.-met.	5 100
„	Alicante . .	„	35 033	„	Malaga . . .	„	19 082
„	Denia . . .	„	6 598	„	Marbella . .	„	320
„	Torrevieja . .	„	906	„	Torre del Mar	„	619
„	Almeria . .	„	6 719	„	Cartagena . .	„	24 145
„	Palma . . .	„	7 810	„	Aguilas . . .	„	749
„	Andraixt . .	„	4 717	„	Tarragona . .	„	2 453
„	Mahon . . .	„	993	„	Valencia . .	„	58 423
„	Vinaroz . .	„	2 636	„	Gandia . . .	„	854
„	Port Bon . .	„	523				
„	San Felicé de Guixols . . .	„	2 805				

Blandt lande, som forsyner Spanien med trælast af omhandlede sort, indtog i aaret 1900 Finland første plads; dernæst kommer Sverige, men Norge først i syvende række. Det er blevet opgivet, at afsætningen af norsk trælast i almindelighed her nu kan paaregnes blot i de tider, da Østersjøhavnene er tilfrosne. Under femaarsperioden 1896—1900 indførtes til Spanien saget og hugget virke:

		1896.	1897.	1898.	1899.	1900.
Fra Norge . .	kbm.	28 719	10 382	4 234	26 434	16 121
„ Sverige . .	„	83 413	88 704	46 129	45 412	130 662

Til Barcelona har den aarlige import i gjennemsnit været omkring 20 000 standards, men for aaret 1901 turde den have gaaet op til nærmere 25 000 standards, hvoraf fra Finland 15 000, fra Canada 4 500, fra de Forenede Stater 2 500 og fra Sverige ligeledes 2 500, men fra Norge intet.

Af træmasse, kemisk og mekanisk, indførtes til Spanien i aaret 1901 25 979 384 kg. mod 21 912 277 kg. i aaret 1900 og 22 757 269 kg. i aaret 1899. Af den i aaret 1900 importerede kvantitet kom:

Fra Norge . . .	kg.	6 455 146	Fra Holland	kg.	390 160
„ Sverige . . .	„	7 861 591	„ Schweiz	„	211 449
„ Tyskland . . .	„	4 609 867	„ Østerrige . . .	„	157 177
„ britiske besiddelser i Nordamerika	„	819 329	„ Forenede Stater .	„	142 647
„ Belgien . . .	„	741 391	„ England	„	99 625
„ Frankrige . . .	„	422 095	„ Rusland	„	1 800
			Sum	kg.	21 912 277

I nævnte aar leverede altsaa de forenede riger tilsammen næsten to trediedele af Spaniens hele import. I forhold til aaret 1899 sank importen fra Sverige med 2 022 969 kg. og den fra Norge med 271 534 kg. Importen fra Canada er derimod i stigende; i aaret 1899 var den blot 5 446 kg.

Udsigterne for afsætning paa Spanien er gjenstand for forskjellige meninger. For ikke længe siden skeede nemlig en sammenslutning mellem ikke mindre end seksten af de fornemste papirfabriker, og man synes ikke endnu at være aldeles paa det rene med, hvad følgerne heraf kan blive. Omend det nærmeste formaal for denne ring turde være at begrænse den indbyrdes konkurrence ved regulering af tilvirkning og pris, tales der dog om en hensigt at forskaffe sig billigere raamateriale, dels ved forøget egen tilvirkning af træmasse, dels ved direikte opkjøb af saadan vare i Norden for fælles regning og med forbgaaelse af de herværende skandinaviske agenter. Det har været antaget, at den saaledes forøgede indenlandske produktion af træmasse skulde medføre efterspørgsel efter grankub som raamateriale, men, saavidt hidindtil har kunnet erfares, har ikke nogen betydelig import af saadan forekommet, og i længden ansees dennes mulighed at være beroende paa, hvorvidt det vil lykkes at udvirke nedsættelse i toldsatsen for denne artikel. Det kan ogsaa blive et spørgsmaal, hvorvidt ikke direkte salg til Spanien vil volde vore træmasseexportører adskillige vanskeligheder, som man hidindtil har, om ikke fuldstændig undgaaet, saa dog lettere kunnet løse gjennem agenternes medvirken. Forsaavidt ikke de spanske kjøbere paatager sig at modtage varen i udskibningshavnen, istedetfor at denne, som hidtil leveres i spansk havn, turde tillige exportørerne faa vanskeligheder med befragtninger og afskibninger, som tydeligvis kan lettere reguleres af agenter som mellemmænd mellem flere kjøbere og sælgere.

Den store udvikling, som de spanske papirfabriker har naaet, gjør, at idetmindste af de ordinære sorter papir og pap stadig mindre importeres fra udlandet. For saa godt som alle herhenhørende rubriker viser den præliminære toldstatistik for aaret 1901 en merkbar nedgang i importen, og man

kan antage, at det, naar de detaljerede opgaver over hvert enkelt lands deltagelse deri foreligger, skal vise sig, at den allerede forud ubetydelige del, som falder paa de forenede riger, yderligere er gaaet ned. De nærmest foregaaende to aar var zifrene følgende:

Papir i ruller . .	i aaret	1899	fra	Sverige	1 607	kg.,	fra	Norge	intet
— - — . . - —		1900	„	—	2 600	„	„	—	„
Tyndt papir for pakning									
af frugt . . . - —		1899	„	—	7 625	„	„	—	1 390 kg.
Do. . . - —		1900	„	—	intet		„	—	2 898 „
Karton i ark . . - —		1899	„	—	38 770	„	„	—	intet
— - „ . . - —		1900	„	—	16 200	„	„	—	3 787 „

Importopgaverne for aaret 1900, hvad angaar jern- og staalvarer fra Sverige, viser ved sammenligning med aaret 1899 nedgang for rujern med 163 160 kg., for jernplader af mindst 3 mm. tykkelse med 6 352 kg. og for søm, spiger etc. med 7 274 kg., men en forhøielse for finere staal i smeltestykker med 612 kg., for jern og staal i stænger med 3 062 kg., for smedet jern i plader af under 3 mm. tykkelse med 11 573 kg., for jern- og staaltraad med 2 059 kg., for emaljerede jern- og staalpladeartikler med 3 372 kg. Importen af søm fra Norge var sunket noget eller fra 124 377 kg. i aaret 1899 til 122 138 kg. i aaret 1900.

Kursnoteringerne paa Barcelonas børs for a vista-veksler i pund sterl. og francs har i aaret 1901 været:

	For £ 1. 0. 0.		For 100 francs.	
	Høiest.	Lavest.	Høiest.	Lavest.
	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.
I januar	34.50	33.70	137.25	134.40
- februar	34.80	34.40	138.00	136.70
- marts	34.35	33.85	136.20	134.00
- april	34.47	34.00	136.80	135.00
- mai	34.68	34.27	137.65	136.20
- juni	35.45	34.63	140.50	137.40
- juli	35.20	34.65	139.90	137.50
- august	35.40	35.10	140.40	139.20
- september	36.30	35.35	144.00	140.20
- oktober	36.10	35.48	143.30	141.25
- november	36.00	35.40	143.10	140.70
- december	35.57	33.10	141.30	131.75

Pesetaens værdi har i aaret gjennemgaaende været lavere end i aaret 1900. Sidstnævnte aar noteredes lavest for 100 francs 127.70 pesetas og høiest 134.70, medens i aaret 1901 de modsvarende zifre var 131.75 i december og 144.00 i september.

I den til udenrigsdepartementet i Stockholm indsendte fortegnelse over de inden distriktet etablerede forretningshuse, i hvilke nordmænd eller svenske er medeiere, har ingen anden forandring fundet sted, end at den norske undersaat Finn Roggen er udtraadt af det i Valencia etablerede firma Roggen & Co. og har oprettet en ny forretning sammesteds under firma F. Roggen y Baulista Salva Hijos (adresse Calle de Colon nr. 26), som driver import af kunstige gjødningsstoffe og export af frugt, og som tillige har en filial i Gata (provinsen Alicante).

Hamburgs frihavn.

Skrivelse fra generalkonsulen i Hamburg af 8de august 1902.

Herved har jeg den ære til det kgl. departement som supplement til min aarsberetning for aaret 1901 at indsende hosføiede statistik over Hamburgs frihavns ind- og udførsel af klipfisk og stokfisk samt af fyrstikker, hvilken statistik først nu har kunnet indsendes, efterat de officielle opgaver er udkomne.

I. Klipfisk og stokfisk. Der indførtes af klipfisk og stokfisk til Hamburgs frihavn sjøværts 10 566 tons til en værdi af 5 647 100 mark, hvoraf fra:

	Tons.	Værdi mk.
De forenede Stater ved Atlanterhavet	7	2 480
Norge	10 027	5 384 470
Danmark	463	231 230
Island og Færøerne	37	13 250
Storbritannien	23	11 070
Italien	5	2 250
Indførsel sjøværts forøvrigt	4	2 350
Tilsammen sjøværts	10 566	5 647 100
Med jernbane	31	16 780

Heraf exporteredes til:

	Tons.	Værdi mk.		Tons.	Værdi mk.
Brasilien	4 004	2 179 010	Peru	68	40 390
Argentina	1 662	1 038 620	Lilleasien	79	35 150
Tysk Vest-Afrika og tysk Sydvest-Afrika	435	171 020	Filippinerne	40	27 270
			Costarica	41	25 730
			Venezuela	33	21 520
Det øvrige Vest-Afrika	308	125 190	De Kanariske Øer	51	18 130
			Ecuador	30	17 490
Uruguay	401	253 660	Australien (fastlandet)	16	11 100
Mexico ved Atlanterhavet	203	117 460	Egypten	18	10 800
Chile	120	69 560	Kuba	13	7 450
Øst-Afrika	93	47 590	Kaplandet	12	6 130
De Forenede Stater ved Atlanterhavet	91	47 290	Portorico	7	3 710
			Kina	11	3 570

	Tons.	Værdi mk.		Tons.	Værdi mk.
St. Thomas . .	6	3 250	Nederlandene . .	20	10 710
St. Domingo . .	4	1 840	Europæisk Tyrki	16	7 600
Italien	2 134	1 158 220	Fiume	14	7 040
Spanien	247	126 230	Storbritannien . .	11	5 830
Triest	223	122 980	Belgien	6	4 230
Frankrige . . .	178	120 700	Norge	5	2 330
Bremen	50	23 280	Portugal . . .	3	1 360
Rhinprovinsen . .	31	21 160	Udførsel sjøværts		
Grækenland og de			forøvrigt . . .	10	5 910
Joniske Øer . .	24	13 280			

Det bemerkes, at hvad der gaar oversjøisk, næsten udelukkende er klipfisk.

II. Fyrstikker. Der indførtes af fyrstikker til Hamburgs frihavn sjøværts 5 279 tons til en værdi af 3 015 530 mark.

Heraf fra:

	Tons.	Mk.
Sverige	4 751	2 657 490
Preussiske Østersjøhavne	207	102 880
Italien	58	84 350
Danmark	96	58 220
Belgien	82	51 120
Bremen	44	29 460
Norge	29	18 140
Tilsammen sjøværts	5 279	3 015 530
Med jernbane	2 047	1 228 320

Heraf exporteredes til:

	Tons.	Værdi mk.		Tons.	Værdi mk.
Australien (fastlan-			Ny Zealand . .	60	36 990
det)	1 417	875 980	Kolumbia ved Stille-		
Britisk Ostindien .	1 528	767 780	havet	51	34 230
Kaplandet . . .	613	389 300	Nicaragua . . .	34	24 140
Vest-Afrika . .	541	316 080	Barbados . . .	36	23 150
Chile	366	211 780	Costarica . . .	34	22 890
Hollandsk Ostindien	302	190 510	Kina	31	21 610
Guatemala . . .	186	127 520	Haiti . . .	30	18 560
De Forenede Stater			Brasilien . . .	38	17 670
ved Atlanterhavet	119	83 760	Madagaskar . .	25	16 160
Øst-Afrika . . .	132	80 340	Arabien	23	15 710
St. Domingo . .	104	68 020	Venezuela . . .	24	15 430
San Salvador . .	56	41 640	De Forenede Stater		
Ecuador . . .	64	41 010	ved Stillehavet .	27	15 000
Kolumbia ved det			Trinidad . . .	24	14 150
Karaibiske Hav .	59	37 940	Peru	24	13 900

	Tons.	Værdi mk.		Tons.	Værdi mk.
Selskabsøerne . .	25	13 050	Réunion	5	2 870
Argentina . . .	16	11 920	De Kapverdiske Øer	5	2 430
Lilleasien . . .	14	9 410	Skipper-Øerne . .	5	2 380
Curaçao	15	8 790	De Kanariske Øer	3	1 910
Algier	16	7 040	Singapore . . .	3	1 530
Syrien	10	6 610	Uruguay . . .	2	1 180
Republiken Honduras	10	6 600	Siam	0.4	260
Egypten . .	10	6 470	Portugal . . .	79	46 190
Jamaica	11	6 270	Storbritannien . .	61	42 830
Guadeloupe, Antigua etc. . . .	10	5 660	Grækenland og de Joniske Øer . .	51	38 370
St. Thomas . .	8	5 000	Triest	58	33 510
Tasmanien . . .	7	4 590	Frankrige . . .	22	12 730
Bolivia	6	3 760	Europæisk Tyrki .	22	10 260
Portorico . . .	6	3 270	Meklenburg . .	8	7 620
Mexico ved Atlanterhavet . . .	5	3 180	Malta	15	7 360
Britisk Nord-Amerika	5	2 980	Belgien	8	4 360
Filippinerne . .	4	2 920	Nederlandene . .	6	2 500
			Rhinprovindsen .	—	—
			Udførsel sjøværts forøvrigt . . .	30	19 190

Kaffehøsten i Brasilien. — Skibsfarten paa Santos.

Skrivelse fra generalkonsulen i Rio de Janeiro, dateret 26de juli 1902.

Herved giver jeg mig den ære at oversende en fra vicekonsulen i Santos fremkommen, af Santos' handelsstands forening udarbeidet oversigt vedkommende kaffehøst-aaret 1ste juli 1901—30te juni 1902, forsaavidt Santos angaar.

Deraf fremgaar, at der i nævnte aar indkom til Santos ialt 10 171 916 sække, medens det udskibede antal sække var 9 731 921.

Af en ligeledes vedføiet oversigt over skibsfarten i Santos for 1ste halvaar 1902 vil det fremgaa, med hvilke ladninger de forskjellige fartøier er ankomne og afgaaede, hvilken overordentlig del i farten dampskibene efterhaanden har vundet (og mest ruteskibene), og hvorledes kaffeen er gaaet over til for disse at repræsentere sikre ladninger, hvormed de altid kan regne.

Sees der hen til det foran citerede store tal angaaende kaffehøsten, er det forklarligt, at man paa kaffemarkederne særlig i Europa, hvor man saa disse masser kaffe strømme ind, blev interesseret i at gjætte, hvorledes stillingen skulde blive for det følgende kaffeaar (1ste juli 1902—30te juni 1903). Dette gav sig udslag i forespørgsler til forbindelser her. Ja, dette generalkonsulat har havt forespørgsel derom fra Java.

I december maaned 1901 forlød det i Europa, at kaffehøsten i Brasilien ganske vilde slaa feil. Nogle exporthuse i Rio udtalte sig ret nedslaaende, og de af dem afgivne meddelelser til agenter i Europa havde atter gjenklang paa markederne der. I Havre og Rotterdam fremkom cirkulærer, der gjorde sig til

udtryk for samme opfatning. Enkelte huse i Rio lod i de følgende maaneder ret optimistiske meninger komme tilsyne. Et af de større exporthuse lod senere som et middelstandpunkt den mening komme frem, at høsten vilde blive meget liden, at kaffebuskens blomstring slog feil, at tørken havde gjort skade paa plantagerne, og at der paa grund af de trykkede tider og knaphed paa arbeidere maaske ikke vilde blive udført det vanlige arbeide paa de forskjellige „fazendas" (planltager). Høsten ansloges derfor for Estado de Rio de Janeiro til $2^1/_2$ million og for Estado de São Paulo til $4^1/_2$ million sække eller ialt ca. 7 millioner sække. Var det samlede udbytte for Brasilien af kaffehøst-aaret 1901—1902 15 à $15^1/_2$ million sække, vilde derved det samlede udbytte for aaret 1902—1903 for hele Brasilien blive 8 à $8^1/_2$ million sække, eller altsaa en betragtelig forskjel. Imidlertid kom der paa mange steder rigeligt regn, der i nogen grad bødede paa tørkens virkninger. Ny blomstring har nok alligevel her og der fundet sted. Og frugten, den nye kaffe, begynder altsaa nu at komme frem til Rio og Santos til udskibning.

Hvor stor høsten 1902—1903 vil blive, kan, da alle forhaandsberegninger er uvisse, selvfølgelig kun nævnes som gisninger. I Europa synes det, som om man har følt sig overtydet om, at en prisstigning paa kaffe skulde indtræde. At høsten vil vise sig at være noget mindre end det forrige kaffeaars, turde, efter hvad man fremdeles hører, ansees som meget sandsynligt. Men at angive overslagstal eller i saa henseende at give nogen sikker opgave, kan efter omstændighederne ingen.

For i saa henseende at anføre, hvor forskjellige opfatningerne og bedømmelserne paa de forskjellige hold kan være, kan nævnes, at der i „Economiste Français" for nogle maaneder siden fremkom en artikel, der gjengaves i den herværende presse, betræffende kaffeproduktionen og forbruget i verden. Deri sagdes (som rigtigt er), at begge har en tendents til at stige. Og der fremholdtes, at der snarest vilde blive en øget høst i hele verden i dette aar og det selv i Brasilien, efter hvad man havde kunnet erfare.

Oversigt

over bevægelsen i kaffehandelen i Santos i aaret 1ste juli 1901—30te juni 1902.

Sække à 60 kg.

Indhøstningen 1901—1902.

	Juli.	August.	September.
Ankomst af kaffe i Santos	847 879	1 321 196	1 518 077
Udførsel af kaffe fra Santos . . .	661 110	949 850	1 121 653

	Oktober.	November.	December.	Ialt 1ste halvaar.
Ankomst af kaffe i Santos	1 579 789	1 028 905	741 422	7 037 268
Udførsel af kaffe fra Santos	1 516 404	866 334	1 077 006	6 192 357

	Januar.	Februar.	Marts.
Ankomst af kaffe i Santos	636 627	570 556	450 904
Udførsel af kaffe fra Santos . . .	658 268	636 633	671 382

	April.	Mai.	Juni.	Ialt andet halvaar.	Tilsammen hele høsten. 1901—1902.
Ankomst af kaffe i Santos . .	601 654	486 583	388 324	3 134 648	10 171 916
Udførsel af kaffe fra Santos . .	487 922	591 673	493 686	3 539 564	9 731 921

De største exportører er:

Theodor Wille & Co., Naumann, Gepp & Co. Ltd., Carl Hellwig & Co., E. Johnston & Co., A. Trommel & Co., Arbukle & Co., J. W. Doane & Co., Hard, Rand & Co., Matherson & Co., Zerrenner Bülow & Co og Schmidt & Trost.

Oversigt

over skibsfarten paa Santos i 1ste halvaar 1902.

Ankomne fartøier.

Slags: Dampere 417, barkskibe 10, skonnertskibe 10, skonnerter 1, jagter 23, ialt 461.

Nationalitet: Brasilianske 187, argentinsk 1, amerikansk 1, norske 5, svenske 2, danske 3, russisk 1, engelske 102, hollandske 2, belgiske 8, franske 43, tyske 58, østerrigske 4, ungarske 3, italienske 36, spanske 5, ialt 461.

Kommende fra: Brasilianske havne 197, argentinske do. 70, amerikanske do. 21, svensk do. 1, engelske do. 53, belgisk do. 1, franske do. 22, tyske do. 47, østerrigske do. 7, italienske do. 39, spanske do. 2, afrikansk do. 1, ialt 461.

Tonnage: Brasiliansk 92 250, udenlandsk 542 706, ialt 634 956.

Ladning: Stykgods 351, hvede 4, hvedemel 1, ris 7, klipfisk 2, salt 4, alfalfa 4, trælast 7, sivmatter 1, kul 20, i transit 41, i ballast 19, tilsammen 461.

Afgaaede fartøier:

Slags: Dampere 423, barkskibe 10, skonnertskibe 10, skonnerter 1, jagter 20, ialt 464.

Nationalitet: Brasilianske 185, argentinsk 1, amerikansk 1, norske 5, svenske 2, danske 2, russisk 1, engelske 107, hollandske 2, belgiske 8, franske 43, tyske 59, østerrigske 4, ungarske 3, italienske 36, spanske 5, ialt 464.

Bestemmelsessteder: Brasilianske havne 181, argentinske do. 74, chilensk do. 1, mexikansk do. 1, amerikanske do. 65, danske do. 3, engelske do. 36, hollandske do. 5, belgiske do. 3, franske do. 25, tyske do. 35, østerrigske do. 7, italienske 26, spanske 2, ialt 464.

Tonnage: Brasiliansk 92 844, udenlandsk 553 199, ialt 646 043.

Ladning: Stykgods 134, kaffe 175, i transit 57, i ballast 98, tilsammen 464.

Karlsruhe.

Uddrag af aarsberetning for 1901 fra konsul Robt. Koelle.

Humleproduktionen var i Tyskland i aaret 1901 i det hele taget mindre lønnende, da afsætningen var træg. Den nye høst var meget liden og for en stor del af mindre tilfredsstillende kvalitet. I Baden var forholdene dog forholdsvis bedst.

Trælastmarkedet. Kjøberne var, hvad saavel rundlast som skaaren og høvlet last angaar, meget tilbageholdende, for en stor del som følge af de betydelige lagere; afsætningen foregik derfor slæbende, og priserne gik ned. Da tilførselen af svensk og finsk vare aftog, indtraadte der ved midten af november en fastere stemning med hensyn til høvlet last. I tøndestav var afsætningen paa grund af det utilfredsstillende udfald af vinhøsten daarlig; priserne steg for saavel amerikansk som ungarsk stav. Geværskjæfter var som følge af de krigerske forviklinger i udlandet gjenstand for en livlig efterspørgsel.

Skibsfarten paa Rhinen foregik, takket være den usedvanlig gunstige vandstand, uhindret næsten hele aaret igjennem; fragterne var imidlertid særdeles lave.

Papirfabrikationen erfarede efter det glædelige opsving under det foregaaende aar i aaret 1901 et ligesaa stort tilbageslag. Kun for trykpapir opnaaedes gode priser. Tapetfabrikerne var godt beskjæftigede, dog aftog henimod slutningen af aaret efterspørgselen efter bedre kvaliteter. I juteindustrien var stillingen trods de lave priser paa raamaterialet særdeles trykket.

München.

Uddrag af aarsberetning for 1901 fra konsul R. Tüngler.

Humle. I Bayern anvendtes i aaret 1901 ca. 24 000 hektar jord til dyrkning af humle. Regner man et udbytte af 2.1 dobbeltcentner pr. ha., vil Bayerns humlehøst i det forløbne aar gaa op til ca. 50 000 d. c.

Fiskemarkedet. Forbruget af saltvandsfisk, som i Bayern tidligere var meget ringe, har i den sidste tid tiltaget betydelig. Et fiskeriselskab i Bremen har aabnet flere udsalgssteder for fisk hersteds, og der turde maaske saaledes ogsaa være mulighed for at afsætte skandinavisk fisk her.

Granit. Indførselen hertil af skandinavisk granit var ogsaa i aaret 1901 betydelig, og den skandinaviske sten foretrækkes af de fleste forbrugere her. Specielt betegnes den sorte svenske granit som uundværlig; den anvendes saavel til monumenter som til bygningsøiemed.

Maskinfabrikationen led under den almindelige depression, og i München maatte af 18 700 metalarbeidere ca. 2 500 arbeide med indskrænket arbeidstid.

Velocipedfabrikationen. Hovedsædet for den tyske velocipedfabrikation er Nürnberg. Den ufordelagtige tilstand, hvori denne industri i nogen tid har befundet sig, har paa grund af overproduktionen stadig tiltaget. Ikke destomindre var Tysklands export af velocipeder og dele deraf større i aaret 1901 end i det foregaaende aar. Til Norge og Sverige exporteredes i aaret 1901 tilsammen 1 500 dobbeltcentner.

I bryggerivirksomheden var stillingen ligeledes mindre gunstig. Denne fabrikationsgren trues desuden ved det paatænkte toldpaalæg paa byg og humle, af hvilke artikler de bayerske bryggerier stadig vil maatte indføre betydelige kvantiteter.

Trælastimporten fra Sverige opgik i aarene 1901 og 1900 til følgende kvantiteter:

	Planker og bord.	Bord.	Høvlede bord.	Tøndestav.	Bjælker og spærrer.
1901:	Ptbg. std. 32 554	62 204	860	548	loads 36 147
1900:	— 32 651	73 180	284	445	— 48 439

Larnaca.

Aarsberetning for aaret 1901 fra konsul J. D. Pierides.

Ingen norske eller svenske skibe ankom til Cypern i 1901. Heller ikke foregik der nogen vareomsætning mellem de forenede riger og Cypern. Øens vigtigste exportartikler er: Korn, rosiner, Johannesbrød og vin. Af importartikler kan nævnes: Fisk, tørret og saltet (import i aaret 1901 for ca. 3 000 £), tjære og beg (270 £), brændeved (308 £), spiger (1 148 £), sække (7 155 £), fyrstikker (1 241 £), papir (cigaretpapir 1 476 £, trykpapir 288 £, andre sorter 1 360 £) og trælast (554 £).

Fragter. Der betaltes til Storbritannien for korn 2 sh. 3 d pr. quarter à 400 lbs. og for bønner 18 sh. 6 d pr. ton.

Indhold: **Barcelona** s. 772. — **Berlin** s. 737. — **Kaffehøsten i Brasilien.** — **Skibsfarten paa Santos** s. 796. — **Karlsruhe** s. 799. — **Larnaca** — s. 800. — **München** s. 799.

Johannes Bjørnstads bogtrykkeri.

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler m. m.
indkomne i aaret 1902.

Udgivet ved
No. 17. departementet for det indre, afdelingen for udenrigske sager, handel og sjøfart. 1902.

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

Buenos Aires.

Aarsberetning for aaret 1901 fra generalkonsul S. A. Christophersen, dateret 26de mai 1902.

Den norske skibsfart i aaret 1901.

	Ankomne norske fartøier.						Afgaaede norske fartøier.					
	Fra Norge.		Fra andre lande.		Sum.		Til Norge.		Til andre lande.		Sum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
A. Med ladning.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	2	3 169	2	3 169	-	-	-	-	-	-
Seilskibe	-	-	52	49 168	52	49 168	-	-	36	36 112	36	36 112
Sum	-	-	54	52 337	54	52 337	-	-	36	36 112	36	36 112
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	1	1 672	1	1 672	-	-	3	3 845	3	3 845
Seilskibe	-	-	16	12 555	16	12 555	-	-	17	13 379	17	13 379
Sum	-	-	17	14 227	17	14 227	-	-	20	17 224	20	17 224
Totalsum af ladede fartøier	-	-	71	66 564	71	66 564	-	-	56	53 336	56	53 336
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	2	3 169	2	3 169
Seilskibe	-	-	5	4 078	5	4 078	-	-	16	14 993	16	14 993
Sum	-	-	5	4 078	5	4 078	-	-	18	18 162	18	18 162
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	3	3 975	3	3 975	-	-	-	-	-	-
Seilskibe	-	-	12	10 040	12	10 040	-	-	13	10 529	13	10 529
Sum	-	-	15	14 015	15	14 015	-	-	13	10 529	13	10 529
Totalsum af ballastede fartøier	-	-	20	18 093	20	18 093	-	-	31	28 691	31	28 691

Bruttofragter for til distriktet ankomne norske fartøier kr. 2 160 912.00, for fra distriktet afgaaede norske fartøier kr. 1 243 360.00.

For ordre, reparation eller lignende anløb 11 norske fartøier dr. 9 563 tons.

Af svenske fartøier ankom til distriktet 6 dr. 9 132 tons, til hovedstationen 3 dr. 4 179 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 3 393.36, ved vicekonsulsstationerne kr. 1 254.43; heraf tilfaldt generalkonsulen kr. 627.22. Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 350.78, ved vicekonsulsstationerne kr. 224.15; heraf tilfaldt generalkonsulen kr. 112.08. Ialt tilfaldt generalkonsulen kr. 4 483.44.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen i norske sager kr. 856.00, i svenske sager kr. 226.00, i andre sager kr. 58.00; ved vicekonsulsstationerne, i norske sager kr. 274.00, i svenske sager kr. 45.50, i andre sager intet.

Den norske skibsfarts bevægelse paa den argentinske republik i aaret 1901 stiller sig i sammenligning med det nærmest foregaaende aar saaledes:

	1900.		1901.		Forøgelse.		Formindskelse.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Ankomne:								
Med ladning	80	68 568	71	66 564	—	—	9	2 004
I ballast . .	53	47 811	20	18 093	—	—	33	29 718
Tils.	133	116 379	91	84 657	—	—	42	31 722
Afgaaede:								
Med ladning	110	98 849	58	53 336	—	—	52	45 513
I ballast . .	29	24 193	31	28 691	2	4 498	—	—
Tils.	139	123 042	89	82 027	2	4 498	52	45 513
Den norske skibsfarts samlede omfang . .	272	239 421	180	166 684	2	4 498	94	77 235
Bruttofragter:								
Med ank.	kr.	2 206 550	kr.	2 160 912	kr.	—	kr.	45 638
„ afg.	„	2 414 535	„	1 243 360	„	—	„	1 171 175
Tils.	kr.	4 621 085	kr.	3 404 272	kr.	—	kr.	1 216 813

Til hovedstationen ankom følgende norske skibe: Seilskibe med ladning: Fra de Forenede Stater 48 dr. 44 846 tons, fra Australien 3 dr. 2 184 tons,

fra England 1 dr. 772 tons, fra Falklandsøerne 1 dr. 544 tons og fra Canada 1 dr. 822 tons, fra Uruguay 3 dr. 2 567 tons og fra argentinske havne 2 dr. 1 511 tons. Af de med ladning ankomne var: 44 lastede med trælast, 3 med barpiks, 2 med jarratræ, 2 med stykgods og 1 med kul. Dampskibe med ladning: Fra England 1 dr. 1 497 tons med kul og fra Montevideo 1 dr. 1 672 tons med stykgods.

Fra hovedstationen afgik: Seilskibe med ladning: Til Sydafrika 18 dr. 15 252 tons, til Falmouth f. o. 9 dr. 8 423 tons, til Tyskland 3 dr. 3 824 tons, til Rusland 2 dr. 2 290 tons, til Frankrige 2 dr. 2 151 tons, til Holland 1 dr. 1 096 tons, til Belgien 1 dr. 1 373 tons, til England 1 dr. 747 tons og til de Forenede Stater 1 dr. 956 tons. Af disse var 11 lastede med quebracho, 10 med hvede, 8 med mais, 8 med stykgods og 1 med uld. I ballast afgik: Til de Forenede Stater 8 dr. 7 335 tons, til argentinske havne 4 dr. 3 568 tons, til Barbados 3 dr. 3 292 tons og til Ostindien 1 dr. 798 tons. Af dampskibe afgik 2 dr. 3 169 tons i ballast, begge til argentinske havne.

I henhold til, hvad der opgives i en herværende avis, har skibsfarten paa Buenos Aires under aaret havt følgende omfang:

Af dampskibe ankom der fra udlandet 1 105 dr. 2 362 682 tons og fra indlandet 2 124 dr. 1 125 302 tons, medens der afgik til udlandet 1 099 dr. 2 262 077 tons og til indlandet 2 227 dr. 1 219 984 tons. Alt i alt ankom der 3 229 dampskibe dr 3 487 984 tons og afgik 3 326 dr. 3 482 061 tons.

Af seilskibe ankom der fra udlandet 254 dr. 214 045 tons og fra indlandet 9 431 dr. 639 310 tons, ligesom der til udlandet afgik 231 dr. 198 222 tons og til indlandet 9 366 dr. 639 677 tons. Tilsammen ankom 9 685 seilskibe med en drægtighed af 853 355 tons og afgik 9 597 dr. 837 899 tons.

Totalsummen af ankomne og afgaaede fartøier bliver saaledes 25 837 med en drægtighed af 8 661 299 tons.

Fordelt paa de forskjellige nationers flag stiller forholdet sig som følger: Engelske: Ankomne dampskibe 621, seilskibe 60; afgaaede dampskibe 616, seilskibe 49. Tilsammen 1 237 dampskibe og 109 seilskibe. Italienske: Ankomne dampskibe 110, seilskibe 85; afgaaede dampskibe 108, seilskibe 79. Tilsammen 218 dampskibe og 164 seilskibe. Franske: Ankomne dampskibe 76 og 1 seilskib; afgaaede dampskibe 74. Tilsammen 150 dampskibe og 1 seilskib. Tyske: Ankomne dampskibe 181, seilskibe 7; afgaaede dampskibe 183, seilskibe 8. Tilsammen 364 dampskibe og 15 seilskibe. Spanske: Ankomne dampskibe 61, seilskibe 6; afgaaede dampskibe 61, seilskibe 5. Tilsammen 132 dampskibe og 11 seilskibe. Norske: Ankomne dampskibe 2, seilskibe 52; afgaaede dampskibe 2, seilskibe 51. Tilsammen 4 dampskibe og 103 seilskibe. Danske: Ankomne dampskibe 7, seilskibe 2; afgaaede dampskibe 5, seilskibe 1. Tilsammen 12 dampskibe og 3 seilskibe. Hollandske: Ankomne dampskibe 26, afgaaede 23. Tilsammen 49 dampskibe. Belgiske: Der ankom 1 og afgik 1 dampskib. Tilsammen 2 dampskibe. Østerrigsk-ungarske: Ankomne dampskibe 7, seilskibe 3; afgaaede dampskibe 8, seilskibe 3. Tilsammen 15 dampskibe og 6 seilskibe. Russiske: Ankomne dampskibe 2, seilskibe 8; der afgik 1 dampskib og 6 seilskibe. Tilsammen 3 dampskibe og 14 seilskibe. Nordamerikanske: Ankomne seilskibe 27, afgaaede 24. Tilsammen 51 seilskibe. Brasilianske: Ankomne dampskibe 9, seilskibe 2; afgaaede dampskibe 15, seilskibe 2. Tilsammen 24 dampskibe og 4 seilskibe. Svenske: Ankomne dampskibe 2, seilskibe 2; afgaaede dampskibe 2, seilskibe 3. Tilsammen 4 dampskibe og 5 seilskibe.

Hvorledes skibsfarten paa Buenos Aires har udviklet sig i løbet af de senere aar, vil fremgaa af nedenstaaende oversigt:

**

	Reg.-tons.		Reg.-tons.
1880	664 570	1897	7 365 405
1885	2 200 779	1898	8 115 000
1890	4 507 096	1899	8 741 935
1895	6 894 834	1900	8 047 010
1896	8 115 547	1901	8 661 299

Efter ovenfor nævnte avis hidsættes en sammenligning over skibsfarten paa de vigtigste europæiske og udeneuropæiske havne, hvoraf vil sees, hvilken fremskudt stilling Buenos Aires indtager som sjøfartsby. Vedkommende zifre omatter aaret 1895:

		Reg.-tons.			Reg.-tons.
1.	London	14 991 294	14.	Marseille	4 479 015
2.	Konstantinopel . .	13 067 503	15.	Rotterdam . . .	4 214 940
3.	Liverpool . . .	8 675 049	16.	Genua	3 968 200
4.	Suezkanalen . . .	8 448 383	17.	Singapore	3 783 951
5.	Newcastle . .	8 095 671	18.	Lissabon	3 454 749
6.	Cardiff	7 891 223	19.	Malta	3 430 202
7.	Hongkong . . .	7 826 398	20.	Glasgow	3 138 871
8.	Dardanellerne . .	6 958 570	21.	Melbourne . . .	2 929 758
9.	New York . . .	6 911 782	22.	Hull	2 624 554
10.	Hamburg	6 254 493	23.	Havre	2 551 617
11.	Antwerpen . . .	5 360 824	24.	Neapel	2 535 762
12.	Buenos Aires .	4 925 333	25.	Sunderland . . .	2 531 159
13.	Gibraltar	4 562 259	26.	Southhampton . .	2 517 048

Fragtmarkedet.

Nedenstaaende fragtsatser har under aaret været gjældende:

Korn:	Seilskibe:	Buenos Aires til Kanalen f. o.	15	sh.	0	d	til	21	sh.	0 d
		Rosario til Kanalen f. o.	19	sh.	0	d	-	25	sh.	0 d
		Bahia Blanca til Kanalen f. o.	16	sh.	0	d				
		Buenos Aires til Sydafrika	17	sh.	6	d	-	23	sh.	6 d
		Rosario til Sydafrika .	18	sh.	0	d	-	26	sh.	0 d
	Dampskibe:	Buenos Aires til Kanalen f. o.	9	sh.	0	d	-	16	sh.	0 d
		Campana og San Lorenzo	9	sh.	6	d	-	24	sh.	6 d
		Colastiné	10	sh.	6	d	-	25	sh.	6 d
		Bahia Blanca . . .	15	sh.	0	d	-	23	sh.	6 d
Quebracho:	Seilskibe:	Buenos Aires til Kanalen f. o.	14	sh.	0	d	-	21	sh.	0 d
		Colastiné til Kanalen f. o.	19	sh.	0	d	-	27	sh.	6 d
		— - New York	$ 4.50				-	$ 4.75		

	Dampskibe:	Buenos Aires til Kanalen f. o.	16 sh. 6 d til 21 sh. 6 d
Benaske:	Seilskibe:	Buenos Aires til Kanalen f. o.	16 sh. 0 d
		Rosario til Kanalen f. o.	15 sh. 0 d - 19 sh. 0 d
		Buenos Aires til de Forenede Stater . .	$ 3.50 - $ 4.25
		Rosario til de Forenede Stater	„ 4.50
Hø:	Seilskibe:	Buenos Aires til Sydafrika	15 sh. 0 d
		Rosario til Sydafrika	15 sh. 0 d - 17 sh. 0 d
		— - Brasilien	$ 2.00 - $ 2.50 pr. 40 kubikfod
Uld:	Seilskibe:	Buenos Aires til Boston	$ 2.60 til $ 3.00 pr. 40 kubikfod
		Rosario til Boston . .	„ 4.00
	Dampskibe:	Buenos Aires til Europa	frcs. 7.00 til frcs. 13.00 pr. kubikmeter
		Up River - —	frcs. 12.00 til frcs. 16.00 pr. kubikmeter
Saltede huder:	Seilskibe:	Buenos Aires til Kanalen f. o.	40 sh. 0 d

Handel. Handelsomsætningen i det forløbne aar sammenlignet med aaret 1900 var i henhold til de foreliggende statistiske opgaver som følger:

	1901.	1900.
Indførsel.	Pesos guld.	
Toldpligtige varer	95 252 275	96 502 452
Toldfrie —	18 707 474	16 982 617
	113 959 749	113 485 069
Udførsel.	167 716 102	154 600 412

Indførselen. Taget under ét er den stedfundne tilbagegang i importen af toldpligtige varer ikke af synderlig fremtrædende betydning, men ser man paa de forskjellige varegrupper hver for sig, vil man faa et paalideligt indtryk af, i hvilken udstrækning den herskende økonomiske krise har virket deprimerende paa forbruget. Sammenligner man nemlig importen i de enkelte varegrupper i de to sidste aar, faar man et saadant resultat:

	1901.	1900.		1901.	1900.
	Pesos guld.			Pesos guld.	
Levende kvæg	202 648	364 271	Tobak . . .	3 037 287	3 147 161
Næringsmidler	10 954 487	10 453 326	Drikkevarer .	7 090 563	7 277 851

	1901.	1900.
	Pesos guld.	
Textilvarer .	32 947 808	37 597 847
Oljer . . .	4 503 658	4 194 342
Kemikalier .	4 114 802	3 760 594
Farvevarer .	843 003	865 727
Træ- og træ-varer . . .	7 399 578	7 040 854
Papir og papir-varer . . .	3 043 329	2 926 206
Læder og lædervarer .	1 141 806	1 244 764
Jern og jern-varer . . .	21 724 443	19 054 051
Andre metaller og metalvarer	3 355 852	3 343 172
Sten, glas og keramiske artikler . .	10 155 132	8 893 370
Forskjellige artikler . .	3 445 353	3 321 533

Som det vil sees af denne oversigt, er værdien af importen af textilvarer gaaet ned med $ 4 650 039 guld, hvoraf omtrent halvparten falder paa de billigere bomuldsvarer, et forhold, som tydeligere end noget andet beviser befolkningens formindskede kjøbeevne. Tilbagegangen for denne gruppes vedkommende vilde have været endnu mere udpræget, saafremt ikke den indtrufne mindreimport af artikler for det personlige forbrug for en del var blevet udjævnet ved den betydelig større indførsel af sækkelærred.

Den formindskelse, som har fundet sted i enkelte andre varegrupper, som drikkevarer ($ 187 278 guld), lædervarer og tobak (henholdsvis $ 102 958 og 109 874 guld) er saa ubetydelig, at den omtrent ingen indflydelse har paa det samlede resultat.

Den nævnte tilbagegang i importen af textilvarer opveies næsten ganske ved den større import under grupperne jern og jernvarer ($ 2 670 392 guld) og sten, glas og keramiske produkter ($ 1 261 762 guld).

Tilvæksten i den første gruppe falder hovedsagelig paa skinner og andet jernbanemateriel og i den anden paa stenkul, hvoraf der som følge af de opstaaede diplomatiske vanskeligheder med Chile anskaffedes extraordinært store forsyninger til marinen.

Ogsaa enkelte andre grupper har nogen fremgang at opvise, som næringsmidler ($ 501 161 guld), i hvilken særlig kaffe har været gjenstand for en betragtelig merimport, samt endvidere oljer ($ 309 316 guld), kemikalier ($ 354 208 guld), træ og trævarer ($ 358 734 guld) og papir og papirvarer ($ 117 123 guld).

Af importartikler, der kan have interesse for de forenede rigers handel og industri, kan nævnes:

		1901.		1900.	
		Kvantitet.	Værdi $ guld.	Kvantitet.	Værdi $ guld.
Ansjovis . . .	kg.	30 602	4 589	20 825	3 123
Røgesild . . .	„	21 915	6 225	29 852	8 136
Klipfisk og stokfisk	tons	1 947	306 543	2 115	335 226
Kondenseret melk	kg.	28 213	7 899	—	—
Fiskekonserver .	„	366 855	129 772	530 970	187 144
Saltet fisk . . .	„	404 000	60 599	429 019	64 354
Sardiner . . .	„	948 790	236 193	1 472 000	367 313
Konserveret frugt	„	202 282	63 854	157 512	50 184
Tørret „	„	73 315	12 329	108 053	20 980

		Kvantitet.	Værdi $ guld.	Kvantitet.	Værdi $ guld.
Cikori	„	629 198	51 157	532 643	49 915
Stivelse	„	503 043	75 456	323 121	48 467
Søde frugtsafte og syltetøier: dusin	glas	4 911	11 252	1 572	4 346
Almindelige frugtsafte	kg.	11 857	2 371	8 022	1 604
Kjæks af alle slags	„	48 294	14 488	48 722	14 616
Cigarer	„	453 765	651 751	430 517	646 379
Cigaretter	„	6 298	12 596	8 764	17 528
Øl paa flasker	dusin	41 839	75 309	41 031	73 855
Do. fad	liter	5 425	488	787	71
Uldunderbenklæder	kg.	672	2 688	963	3 852
Uldskjorter	„	24 937	99 805	31 418	125 672
Uldtæpper af forskjellig slags	„	41 166	33 197	49 217	39 226
Uldhandsker	„	524	2 103	1 130	4 520
Uldstrømper	„	9 107	35 360	13 170	45 129
Uldtøier af forskjellig slags	tons	2 121	4 664 755	3 381	5 394 237
Uldgarn	kg.	296 077	285 172	308 260	299 392
Bomuldsgarn	tons	2 242	784 828	2 431	865 013
Bomuldssække	kg.	689 770	349 384	424 281	212 140
Bomuldstæpper af forskjellig slags	„	292 475	160 630	234 581	171 994
Bomuldsstrømper	„	261 219	653 047	246 362	615 656
Bomuldstøier af forskjellig slags	tons	14 745	12 216 446	17 103	14 386 089
Sækkelærred	„	25 747	3 862 078	22 165	3 368 547
Sække af forskjellig slags	„	5 399	851 568	65 449	1 029 273
Seildug	kg.	672 588	337 661	619 186	320 383
Tjære	„	421 814	22 292	373 743	18 965
Kalciumkarbid	„	584 982	35 097	593 944	35 636
Lim af alle slags	„	328 534	57 577	165 286	34 856
Træfyrstikker	„	9 688	4 844	6 273	3 136
Almindelig sæbe	„	304 279	61 298	236 296	47 754
Toiletsæbe	„	64 277	36 158	79 847	48 662
Fotografiplader	dusin	137 004	91 850	75 127	53 528
Krudt, løst og i patroner	kg.	330 669	130 683	327 298	151 602
Almindelig soda	tons	3 694	110 811	2 873	86 198
Kaustisk „	„	1 730	86 505	1 192	59 585
Skosværte	kg.	132 226	29 724	114 526	29 838
Tryksværte	„	123 592	22 094	116 350	26 214
Skriveblæk	„	210 902	21 089	201 893	20 188
Pitchpine	m^3.	192 538	2 310 477	157 120	1 902 520
Whitepine	„	60 461	958 641	61 017	942 507
Spruce	„	99 690	986 926	100 421	1 004 706

		Kvantitet.	Værdi $ guld.	Kvantitet.	Værdi $ guld.
Fotografiapparater	stk.	1 302	5 838	—	—
Telefonapparater .	„	1 309	8 700	664	4 576
Pianoer	„	1 236	200 116	1 245	193 215
Træmasse . . .	tons	6 102	183 593	7 042	223 857
Potetesmel (for papirfabrikation)	kg.	34 840	2 439	79 545	5 819
Aluminatsulfat. .	„	161 954	9 718	214 556	12 873
Karton	tons	1 894	168 778	1 864	170 342
Avispapir . . .	„	4 392	395 257	4 421	399 869
Skrivpapir . . .	„	1 056	214 176	1 052	212 440
Trykpapir for bøger og værker . .	„	3 184	636 783	2 638	527 691
Indpakningspapir .	kg.	420 859	42 085	418 739	44 659
Tapeter	„	378 627	106 297	482 330	133 318
Handsker . . .	„	2 615	51 320	3 244	64 484
Staal i stænger og plader . . .	„	970 570	97 056	754 846	75 484
Spiger og hesteskosøm . . .	tons	2 144	209 399	2 684	263 090
Staalskinner . .	„	61 477	2 459 060	28 740	1 477 770
Jern i stænger og plader . . .	„	48 592	1 902 795	41 148	1 595 025
Galvaniseret jern .	„	26 721	2 137 657	24 278	1 942 224
Ovne og komfyrer	kg.	272 713	53 657	216 062	38 040
Marmor, jaspis og alabast i blokke	m^3.	1 974	225 153	2 097	244 077
Marmor, jaspis og alabast i plader etc.	„	57	5 782	43	4 669
Talkum	tons	5 658	141 443	4 559	113 965
Brostene	„	22 898	57 245	13 698	34 244

De forskjellige landes andel i Argentinas importhandel var omtrent den samme som aaret i forveien, naar undtages, at importen fra England gik tilbage med ca. 2 millioner pesos guld, medens værdien af det fra de Forenede Stater indførte varekvantum steg med nogenlunde det samme beløb.

Da statistiken vedblivende ingen oplysninger giver betræffende importen af norske og svenske artikler, kan ingen paalidelige opgaver forskaffes herover. Det er dog en kjendsgjerning, at den alt overveiende del af den tørfisk og klipfisk samt træmasse, som indføres, er af henholdsvis norsk og norsk og svensk oprindelse. Af andre norske og svenske artikler, som er gjenstand for import, kan nævnes kassebord, fyrstikker, hesteskosøm, meierimaskiner samt noget medicintran, fiskekonserver og røgede sardiner.

Udførselen er efter den betydelige tilbagegang i aaret 1900 igjen naaet op i sin nogenlunde normale høide, tiltrods for det daarlige udfald af hvedehøsten, der var skyld i, at exporten af hvede gik ned med noget over 1 million tons.

Af de forskjellige dyresorter er der under de to sidste aar blevet exporteret:

	1901.		1900.	
	Antal.	Værdi $ guld.	Antal.	Værdi $ guld.
Okser . . .	119 189	1 980 372	150 550	3 678 150
Faar	25 746	78 248	198 102	594 675
Heste . . .	9 761	232 475	32 969	1 068 295
Æsler . . .	8 795	175 860	10 252	205 040
Muldyr . . .	20 468	614 040	13 179	395 370
Svin	250	3 750	40	600

Det i Europa existerende forbud mod indførsel af levende kvæg fra Argentina har været aarsag i, at exporten af frosset kjød har taget sig op i en overordentlig betydelig grad, og fremstillingen heraf opgives for tiden at være en af Argentinas mest lønnende industrigrene. Nye fabriker er under dannelse, og de gamle har indtil fordoblet sin virksomhed, men alligevel skal det falde vanskelig at tilfredsstille efterspørgselen.

Sammenlignet med aaret iforveien udførtes der af:

	1901.		1900.	
	Kvantitet.	Værdi $ guld.	Kvantitet.	Værdi $ guld.
Frosne faar	tons 63 013	5 041 023	56 412	4 512 973
Frosset oksekjød . .	„ 44 904	4 490 447	24 590	2 458 957

Af frysefabriker er for nærværende tre i virksomhed her i landet. Disse fabriker har under det forløbne aar tilsammen slagtet 133 060 okser, 3 129 424 faar og 531 svin, hvoraf der blev udvundet følgende produkter:

Konserveret kjød . .	228 435 kg.	Horn	13 920 227 kg.
Frosset „ . .	112 256 608 „	Talg	14 431 664 „
Fedt	859 040 „	Andre produkter .	6 182 770 „

Værdien af denne produktion udgjorde $ 33 825 968 pesos guld.

Den artikel under 1ste gruppe, som har den største fremgang at opvise, er imidlertid uld, hvoraf der exporteredes 228 358 tons med en værdi af $ 44 666 483 guld mod 101 113 tons og $ 27 991 561 guld i aaret 1900, altsaa mere end det dobbelte kvantum. Denne betragtelige tilvækst i udførselen er et bevis paa, at de europæiske uldmarkeder efter krisen i aaret 1900 atter nogenlunde har gjenvundet sit normale udseende.

Heller ikke over exporten til de forenede riger foreligger der statistiske opgaver, men afgaar der som regel hvert aar til disse endel hvede, linfrø, huder, uld og talg.

Budgettet. Efterat det i generalkonsulatets sidste aarsberetning omhandlede projekt om konsolidering af de forskjellige inden- og udenlandske i guld kontraherede laan havde maattet opgives som følge af den sterke opposition, som reiste sig imod dette, var det at forudse, at udgiftsbudgettet for aaret 1902 vilde komme til at udvise adskillig høiere zifre end sidste aars budget, idet det i henhold til tidligere indgaaede forpligtelser vilde blive nødvendigt iaar delvis at gjenoptage amortiseringen af statsgjælden, hvilken amortisering, saafremt nævnte projekt var gaaet igjennem, igjen vilde være blevet udsat til aaret 1905. Man havde imidlertid ventet, at regjeringen i betragtning af landets slette økonomiske stilling vilde have følt sig opfordret til at udvise

den størst mulige forsigtighed under udarbeidelsen af sit budgetforslag, og under disse omstændigheder vakte det almindelig og pinlig opmerksomhed, da finansministeren fremlagde et budget, hvori der saa langt fra var foretaget reduktioner, at de fleste udgiftsposter tvertimod var opført med betydelig høiere beløb end aaret iforveien.

Forsaavidt man havde gjort regning paa, at der vilde blive foretaget reduktioner i udgiftsbudgettet under dettes behandling i kongressen, blev man skuffet; thi ikke alene opretholdt denne i alle dele regjeringens forslag, men foretog endog paa egen haand yderligere betragtelige forhøielser af de allerfleste udgiftsposter.

For at tilveiebringe balance i budgettet gjenoptoges den for nogle aar tilbage opgivne extratold af 5 pct., ligesom det bestemtes, at tolden for fremtiden skulde erlægges i guld eller i papir efter dagens kurs, istedetfor som fastsat i konverteringsloven efter den officielle kurs 227.27.

Toldtarifen. Toldtarifen for indeværende aar har som tidligere berørt været underkastet forskjellige modifikationer. Den vigtigste af disse er, at der er paalagt alle varer en extratold af 5 pct. af værdien. En lignende toldforhøielse foretoges for nogle aar tilbage som en nødsforanstaltning, da det saa ud til, at der skulde opstaa politiske forviklinger med Chile, men ophævedes igjen aaret efter. Da det nærmest er den ifjor opstaaede nye konflikt med Chile, som har været foranledningen til, at denne tillægstold er blevet gjenoptaget, er der en mulighed for, at toldforhøielsen ogsaa denne gang kun vil blive af midlertidig natur, saa meget mere som erfaringen viser, at forhøielsen virker mod sin hensigt, idet toldintraderne siden lovens ikrafttræden snarere har vist tilbøielighed til at aftage end til at tiltage.

Foruden denne tillægstold er det bestemt, at tolden ikke længere skal kunne erlægges efter den i konverteringsloven fastsatte kurs for papirpenge, men skal betales efter en af finansministeren for hver dag bestemt kurs, der retter sig efter de daglige børsnoteringer.

I modsætning til disse forhøielser af tolden er den officielle værdiansættelse for en række artiklers vedkommende ad administrativ vei blevet nedsat, og da tolden enten helt og holdent beregnes efter værdien, eller i alle tilfælde den extratold af 12 pct., som de aller fleste varer betaler, samt øvrige extraafgifter som pakhusleie, kranafgift etc. beregnes efter denne, betyder altsaa den trufne foranstaltning ogsaa en nedsættelse af toldafgifterne. Det af regjeringen foretagne skridt har imidlertid meget liden praktisk betydning, idet værdinedsættelserne gjennemgaaende er saa ubetydelige, at de ikke opveier den vedtagne tillægstold af 5 pct. For enkelte artikler som trælast er værdien blevet noget forhøiet.

Da det antagelig kan have sin interesse at blive bekjendt med de toldsatser, som er gjældende for en del af de forenede rigers vigtigere export- og industriartikler, hidsættes en opgave over tolden efter den ældre og den nye tarif:

		1902.			1900.		
		Værdiansættelse $ guld.	Told ad valorem.	Specifik-told.	Værdiansættelse $ guld.	Told ad valorem.	Specifik-told.
Klipfisk	kg.	0.14	—	0.04	0.16	—	0.04
Do., benløs	„	0.20	—	0.06	0.20	—	0.06
Tørfisk	„	0.08	—	0.02	0.08	—	0.02

		1902.			1900.		
		Værdi-ansættelse $ guld.	Told ad valorem.	Specifik-told.	Værdi-ansættelse $ guld.	Told ad valorem.	Specifik-told.
Fisk, saltet og presset	kg.	0.15	—	0.04	0.15	—	0.04
Røgesild i bøtter	„	0.20	—	0.05	0.20	—	0.05
Do. i blikbokser	„	0.30	—	0.08	0.30	—	0.08
Konserverede grønsager	„	0.25	—	0.12	0.25	—	0.12
Fiskekonserver	„	0.35	—	0.20	0.35	—	0.20
Kjødkonserver	„	0.50	—	0.20	0.50	—	0.20
Træfyrstikker	„	0.50	—	0.40	0.50	—	0.40
Kondenseret melk	„	0.28	—	0.07	0.28	—	0.07
Fisketunger	„	0.20	—	0.10	0.20	—	0.10
Sardiner i olje eller sauce	„	0.25	—	0.07	0.25	—	0.07
Punche	dusin	2.50	— fl.	0.10	2.50	—	0.10
Almindelige jernploge	stkr.	3.00	5 pct.	—	3.00	5 pct.	—
Ploge af staal eller poleret jern	„	6.00	—	—	6.00	—	—
Ploge paa hjul	„	30.00	—	—	30.00	—	—
Hesteskosøm	kg.	0.20	25 pct.	—	0.20	25 pct.	—
Jern i stænger, baand, plader etc., uforarbeidet	„	0.04	5 „	—	0.04	5 „	—
Økser af alle slags, med og uden haandtag	„	0.35	25 „	—	0.35	25 „	—
Spruce	m^2.	0.35	15 „	—	0.25	15 „	—
Pitchpine	„	0.40	15 „	—	0.30	15 „	—
Whitepine	„	0.50	15 „	—	0.40	15 „	—
Tjære	kg.	0.06	25 „	—	0.05	25 „	—
Beg	„	0.01	10 „	—	0.06	25 „	—
Kalciumkarbid	„	0.06	25 „	—	0.06	25 „	—
Almindelig medicintran	„	0.20	25 „	—	0.20	25 „	—
Præpareret do. i fade eller blikbokser	„	0.50	25 „	—	—	—	—
Almindelig medicintran i glas eller flasker indtil 350 gram	dusin	3.50	25 „	—	2.00	25 „	—
Almindelig medicintran i glas eller flasker over 350 gram	„	6.00	25 „	—	i proportion		—
Præpareret medicintran i glas eller flasker indtil 350 gram	„	3.50	25 „	—	4.00	25 „	—
Præpareret medicintran i glas eller flasker over 350 gram	„	6.00	25 „	—	i proportion		—
Hvidt eller kulørt papir for indpakning eller poser	kg.	0.08	—	0.10	0.10	—	0.10
Avispapir i ruller eller ris	„	0.075	—	0.025	0.09	—	0.025
Skrivpapir og papir for verker, hvidt og kulørt papir af alle slags af størrelse indtil folio-format	„	0.18	—	0.05	0.20	—	0.05

		1902. Værdiansættelse $ guld.	Told ad valorem.	Told Specifiktold.	1900. Værdiansættelse $ guld.	Told ad valorem.	Told Specifiktold.
Tapeter	kg.	0.25	25 „	—	0.25	25 „	—
Træmasse	„	0.03	5 „	—	0.03	5 „	—
Høvlet trælast	m².	0.60	25 „	—	0.50	25 „	—

Jernbaner. Den sidste kongressamling udmerkede sig ved det usedvanlig store antal jernbanekoncessioner, som blev bevilget under denne.

Det viser sig saaledes, at udviklingen trods alle vanskeligheder gaar sin rolige og jævne gang fremad, en omstændighed, der afgiver et nyt vidnesbyrd om, hvilken betydelig livskraft landet er i besiddelse af.

Med hensyn til de projekterede linjer maa det dog bemerkes, at der vistnok er enkelte af disse, paa hvilke der kun er blevet søgt koncession i spekulationsøiemed, hvorfor det er tvilsomt, hvorvidt de alle — foreløbig ialfald — vil komme til udførelse.

De ved udgangen af aaret 1901 i drift værende jernbaner havde en udstrækning af 17 663 kilometer, hvilket betegner en forøgelse af 579 kilometer fra det foregaaende aar. Under bygning befandt sig ca. 1 700 kilometer. (Heri ikke medregnet ovenfor nævnte koncessioner).

Havneanlæg. Foruden de i generalkonsulatets forrige aarsrapport omtalte havneanlæg, af hvilke de af sydbaneselskabet foretagne arbeider i Buenos Aires og Bahia Blanca antages snart at ville være fuldførte, har kongressen under sin sidste samling besluttet anlægget af en dok for brandfarlige sager i Buenos Aires. Udførelsen af dette dokanlæg, hvis kostende ikke maa overstige 6 millioner pesos guld, vil blive udbudt til licitation saaledes, at vedkommende kontraktør tilveiebringer den nødvendige anlægskapital, der vil blive forrentet med 6 pct. og amortiseres med 1 pct. akkumulativ amortisation, hvortil indkomsterne skal anvendes.

— Alle til Buenos Aires ankomne brandfarlige stoffe — hvortil ogsaa henregnes kul — skal udlosses og lagres i det nye dokanlæg.

For losningen skal der betales 35 centavos guld pr. ton, medens den maanedlige lagringsafgift er ansat til 8 centavos guld pr. ton. Undtagne fra forpligtelsen til at lagres inden dokomraadet er trækul samt kul, der er bestemt til at benyttes af dampskibe sysselsatte i kystfarten.

Pengekursen. Den under aaret raadende økonomiske krise i forbindelse med de med Chile opstaaede diplomatiske vanskeligheder har foraarsaget, at pengekursen har været underkastet større fluktuationer, end den har været gjenstand for tidligere siden lovens ikrafttræden. Disse fluktuationer vil fremgaa af nedenstaaende oversigt:

	Høiest.	Lavest.		Høiest.	Lavest.
Januar	232.00	230.50	Juli	239.10	234.40
Februar . . .	231.80	228.80	August	234.70	231.30
Marts	229.70	228.10	September . . .	231.80	230.10
April	231.00	228.00	Oktober . . .	232.90	229.40
Mai	234.90	230.60	November . . .	233.50	231.60
Juni	240.40	232.50	December . . .	248.50	233.70

Vexelkursen paa England, Frankrige og Tyskland har under aaret varieret som følger:

	England.		Frankrige.		Tyskland.	
	Høiest.	Lavest.	Høiest.	Lavest.	Høiest.	Lavest.
Januar . . .	48 9/16	48 3/8	5.065	5.05	4.145	4.135
Februar . . .	48 3/4	48 1/2	5.105	5.065	4.16	4.135
Marts . . .	48 3/4	48 9/16	5.115	5.085	4.165	4.145
April	48 5/8	48 1/2	5.10	5.055	4.15	4.12
Mai . . .	48 7/16	48 1/16	5.065	5.04	4.125	4.105
Juni	48 3/16	48 1/16	5.045	5.035	4.115	4.10
Juli	48	47 15/16	5.04	5.025	4.10	4.09
August . . .	48 1/4	47 15/16	5.055	5.025	4.12	4.09
September . .	48 3/8	48 3/16	5.07	5.055	4.125	4.115
Oktober . . .	48 5/8	48 3/8	5.085	5.07	4.135	4.125
November . .	48 5/8	48 9/16	5.09	5.08	4.14	4.13
December . .	48 9/16	48 7/16	5.085	5.075	4.135	4.125

De inden dette distrikt etablerede firmaer, hvis indehavere er nordmænd eller svensker, og som befatter sig med export eller import, skibsmægler- eller bankforretninger, er følgende:

Bugge, With & Co. Indehavere John M. Bugge og Einar K. With (nordmænd). Skibsmægler- og assuranceforretning. Etableret 1898. Adresse: Cuyo 372, Buenos Aires.

P. Christophersen. Indehaver Peter Christophersen (nordmand). Dampskibsagentur og skibsmæglerforretning. Etableret 1876. Hovedkontor: Reconquista 240—250, Buenos Aires; filialer: San Martin 599, Rosario og Soler 131, Bahia Blanca.

Christophersen Hermanos. Indehavere brødrene Carl, Wilhelm og John Christophersen (nordmænd). Skibsmæglerforretning samt dampskibs- og assuranceagenturer. Etableret 1896. Kontor i Buenos Aires: San Martin 473, Rosario: San Lorenzo 869 og Bahia Blanca: Alsina 167.

Elowson & Wester. Indehavere A. G. Elowson og John Wester (svensker). Tilvirkning og export af smør. Etableret 1891. Adresse: Estación Florencia Varela, F. C. S. pr. Buenos Aires.

Erfjord & Co. Indehaver Chr. J. Erfjord (nordmand). Skibsmæglerforretning. Etableret 1879. Adresse: Reconquista 323, Buenos Aires.

Goldkuhl & Broström. Indehaver G. W. Goldkuhl og G. Broström (svensker). Import af meieriartikler. Etableret 1894. Adresse: Belgrano 1099, Buenos Aires.

Pedro Storm & Co. Indehaver Peter Storm (nordmand). Import af maskinoljer. Adresse: Victoria 2721, Buenos Aires.

Generalkonsulatets kontor er tilflyttet Reconquista 250. Kontortiden er som tidligere fra 10 til 5 om sommeren og fra 10 til 4 om vinteren.

Stettin.

Aarsberetning for aaret 1901 fra konstitueret generalkonsul Elis T. Holmberg, dateret 8de august 1902.

Den norske skibsfart i aaret 1901.

	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	11	2 595	185	117 436	196	120 031	1	172	29	13 358	30	13 530
Seilskibe	37	2 053	18	2 342	55	4 395	10	562	34	1 948	44	2 511
Sum	48	4 648	203	119 778	251	124 426	11	734	63	15 306	74	16 041
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	35	24 477	35	24 477	-	-	4	1 427	4	1 427
Seilskibe	4	166	7	2 322	11	2 488	-	-	3	186	3	186
Sum	4	166	42	26 799	46	26 965	-	-	7	1 613	7	1 613
Totalsum af ladede fartøier	52	4 814	245	146 578	297	151 392	11	734	70	16 918	81	17 653
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	3	1 850	3	1 850	23	8 350	147	100 308	170	108 658
Seilskibe	-	-	2	88	2	88	7	1 691	6	282	13	1 973
Sum	-	-	5	1 938	5	1 938	30	10 041	153	100 590	183	110 631
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	4	1 427	4	1 427	2	624	33	23 853	35	24 477
Seilskibe	-	-	2	79	2	79	4	1 546	7	1 833	11	3 379
Sum	-	-	6	1 506	6	1 506	6	2 170	40	25 686	46	27 856
Totalsum af ballastede fartøier	-	-	11	3 443	11	3 443	36	12 210	193	126 276	229	138 487

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 1 841 378.oo, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 155 070.oo.

For ordre, reparation eller lignende anløb 1 norsk fartøi dr. 297 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 1 157 dr. 234 192 tons, til hovedstationen 956 dr. 197 489 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 6 101.46, ved vicekonsulsstationerne kr. 1 849.52 heraf; tilfaldt konsulen kr. 924.76. Af

svenske skibe ved hovedstationen kr. 9 126.16, ved vicekonsulsstationerne kr. 2 067.71; heraf tilfaldt konsulen kr. 1 033.85.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 148.42, i svenske sager kr. 259.42, i andre sager intet; ved vicekonsulsstationerne, i norske sager kr. 25.90, i svenske sager kr. 12.09, i andre sager intet.

Handel. Stettins indførsel beløb sig i aaret 1901 til 2 400 136 tons mod 2 463 876 tons i aaret 1900, 2 234 387 tons i aaret 1899 og 2 412 977 tons i aaret 1898, og udgjorde Stettins udførsel 813 279 tons mod 817 012 tons i aaret 1900 og 882 544 i aaret 1899.

Betræffende de forenede rigers indførsel til Stettin oversteg indførselen fra Norge det foregaaende aars med 2 744 tons, men for Sverige viste den derimod en formindskelse med 5 490 tons.

De hovedsageligste indførselsartikler i aaret 1901 var:

	Tons.		Tons.
Stenkul	693 052	Korn	125 972
Klid	32 606	Mais	51 639
Rujern	65 071	Raps	14 260
Fosfat	101 156	Sild	91 277
Kaolin og feltspat	42 101	Smult	20 498
Jernmalm	391 049	Petroleum	79 034
Slag af malm	25 301	Gadesten	131 980
Svovlkis	72 408		

Disse artikler indførtes hovedsagelig fra følgende lande: Stenkul fra England; klid fra Norge og Rusland; rujern fra England; fosfat fra Amerika; kaolin og feltspat fra Norge, Sverige og England; jernmalm fra Sverige og Spanien; slag af malm fra Rusland og Sverige; svovlkis fra Spanien og Portugal; korn fra Rusland; mais fra Amerika; raps fra Rumænien; sild fra England og Norge; smult og petroleum fra Amerika og gadesten fra Sverige.

Udførsel. Stettins udførsel beløb sig i aaret 1901 til 813 279 tons. Udførselen til Sverige var 25 824 tons større, til Norge 10 143 tons mindre end i aaret 1900.

De hovedsageligste udførselsartikler var:

	Tons.		Tons.
Rujern	39 052	Rugmel	27 205
Jern og jernvarer	26 094	Salt	9 469
Cement	98 034	Raasukker	64 555
Gjødningssalt	12 571	Raffinadesukker	70 761
Hvede	7 703	Roeolje	8 208
Byg	14 343	Oljekager	6 772
Poteter	70 471	Papir og papirvarer	17 533
Træ og trævarer	28 093	Chamottevarer	9 745
Sprit og brændevin	15 015	Zink og zinkvarer	30 051
Potetesmel, dextrin	62 715		

I henseende til de fremmede lande, som har været kjøbere af ovenstaaende udførselsartikler, er størstedelen af rujern, raffinadesukker, roeolje,

trælast og trævarer, potetesmel, zink og zinkvarer exporteret til England. Sverige har derimod været den største importør af de fra Stettin exporterede artikler: Gjødningssalt, poteter, salt og oljekager, ligesom Norge har været en betydelig kunde for cement, rugmel og raffinadesukker. Raasukkeret exporteredes mest til Nordamerikas forenede stater.

Stettins indførsel fra Norge i aarene 1901 og 1900 i tons à 1 000 kg.:

	1901.	1900.		1901.	1900.
Cellulose	216	69	Metaller, kobberaffald	—	12
Kalciumkarbid	878	523	Pap	7	—
Dyretarme	2	16	Papir, makulatur	19	71
Dyretalg	—	40	Sten: gadesten	488	266
Fisk: saltet	14 008	13 509	„ i blokke	2 011	1 025
„ stokfisk	58	72	bygningssten	90	4
Feltspat, kaolin	5 840	8 494	stenhuggerarbeider	3 618	4 143
Farvetræextrakt	—	37	Tagpap	52	—
Garverilim	49	102	Tjære	253	467
Huder	9	—	Tran	773	1 042
Ister	—	43	Trælast	335	51
Jernmalm	1	554	Træmøbler	11	—
Kemiske præparater	—	17	Træmasse	3 041	1 719
Klid	10 134	5 818	Tøndestave	—	66
Kunstuld	5	13	Uld	7	—
Kryolit	65	30	Vævede stoffe af jute	48	47
Klude	41	58	Zinkmalm	273	—
Metaller, kobber	—	19			

Stettins indførsel fra Sverige i aarene 1901 og 1900 i tons à 1 000 kg.:

	1901.	1900.		1901.	1900.
Bomolje	33	10	Kridt, slemmet	596	784
Bær	347	771	Klude	5	22
Cellulose	1 598	238	Maskiner for industrielt øiemed	88	136
Fisk, fersk sild	78	45	Metaller, bly	123	509
„ saltet sild	2 090	1 863	blyaffald	—	47
Feltspat, kaolin	12 661	14 280	nikkel	28	3
Glycerin, raa	27	27	Papir, omslagspapir	37	147
Huder, oksehuder	338	18	Korn: Hvede (sædekorn)	20	6
Jernmalm	270 262	279 165	Rug	12	20
Jernslag	7 207	14 674	Havre	64	39
Jern, rujern	787	1 056	Sten: gadesten	130 867	130 520
jernrør	440	826	„ i blokke	5 517	5 293
jerntraad	278	155	bygningssten (huggen)	8 244	7 426
smeltestykker	1 120	1 047	stenhuggerarbeider (grove)	7 987	5 387
skrabjern	54	33	Mursten	389	264
stangjern	5 553	7 576	Ildfast sten	572	567
Kalciumkarbid	476	1 023	Svovlkis	218	—
Kali, klorsur	97	90			
Kalksten	8 244	—			
Kautschukarbeider	27	28			
Klid	125	110			

	1901.	1900.		1901.	1900.
Talg	45	—	Fyrstikker . . .	26	91
Tjære	47	33	Vitriol	160	85
Træmasse	4 693	1 462	Vævede stoffe af jute	28	17
Trævirke, bygnings-	2 916	3 414	Zinkhvidt	77	43
Do., dreiet .	203	127	Zinkmalm	5 183	5 914
Træmøbler . . .	27	1	Zink og zinkaffald .	133	316

Jern. Aaret 1901 var for jernbranchen det sørgeligste siden aartier tilbage. Den stansning i den industrielle virksomhed, som indtraadte under sidste halvaar af 1900, fortsatte ogsaa til slutten af aaret 1901. Hovedaarsagen til dette tilbageslag er at søge i den almindelige overproduktion.

Jernmalm. Indførselen til Stettin beløb sig til 291 049 tons. Deraf kom 270 261 tons fra Sverige, 87 528 tons fra Spanien, 16 873 tons fra Kanada og 14 859 tons fra Indien. I sammenligning med foregaaende aar har en liden formindskelse paa 6 178 tons fundet sted. Med undtagelse af jernmalmbehovet for jernverket „Kraft“ i nærheden af Stettin, hvilket beløb sig til 154 000 tons, sendtes malmen pr. jernbane til Schlesien og Østerrige.

Ved det nævnte jernverk anvendtes 36 000 tons svensk jernmalm og desuden 6 680 tons svensk jernslag.

Korn. Tilførselen beløb sig:

	Hvede.	Rug.	Byg.	Havre.
i aaret 1901 til	28 731	118 999	32 430	43 458
i „ 1900 -	33 454	195 472	24 533	64 136

Rug. Ved aarets begyndelse noteredes mk. 134 pr. 1 000 kg. Derefter indtraadte en stigning i priserne foraarsaget af stor efterspørgsel fra Brandenburg, Sachsen og Thüringen. I slutningen af februar var prisen mk. 138. I marts viste der sig stort tilbud af rug fra Warthe og Netze og blot med vanskelighed kunde priserne holde sig paa angivne standpunkt. Derefter steg de, hvilket hovedsagelig foraarsagedes af hausse i hvedemarkedet til medio mai, da rugen kostede mk. 148. De høie priser fremkaldte sterke offerter fra Nordrusland, som ogsaa førte til omfangsrige indkjøb, medens indlandet samtidig optraadte som kjøber. I slutningen af mai aftog kjøbelysten, da det viste sig, at man havde undervurderet de indenlandske forraad saavel af rug som af rugmel. Priserne faldt og sank uafbrudt til begyndelsen af oktober, da aarets laveste pris noteredes med mk. 130. Den derpaa følgende bedring i rugprisen, fremkaldt af livligere efterspørgsel fra indlandet, holdt ved næsten uden fluktuationer til aarets slutning, da rugen opnaaede en pris af mk. 146.

Byg. Som følge af forholdsvis liden tilførsel af byg og livlig efterspørgsel fra Sachsen og Thüringen steg prisen paa godt maltbyg fra mk. 157, noteringen ved aarets begyndelse, til mk. 164 i slutningen af marts, da lagrene af 1900-aars byg fuldstændig ryddedes. Anbudene paa byg af den nye høst var allerede fra begyndelsen talrige og konsumtionen betydelig, men desuagtet gik priserne snart tilbage fra mk. 152 til mk. 139 for middelsgod vare. Som større udenlandske kjøbere af byg optraadte England og Finland.

Poteter. I aaret 1901 udviklede der sig en betydelig export af poteter fra Stettin til Norge og Sverige, og beløb exporten paa Norge sig til 3 272 tons og paa Sverige til 60 962 tons. Potetesforretningerne holdt sig i første halvaar i almindelighed inden trange grænser og gjaldt alene spisepoteter, for hvilken vare behov viste sig i Norge og Sverige. Som livlig konkurrent i exporten til disse lande optraadte Mecklenburg og Lübeck.

Omsætningen i tidlige poteter i juli og august var liden og af kort varighed.

Under andet halvaar begyndte en omfangsrig og livlig export af fabrikpoteter, dels til de norske potetesmelfabriker og brænderier, dels, og fremfor alt, til lignende fabriker i Sydsverige mellem Stockholm og Halmstad og dels til Finland. Priserne vekslede mellem mk. 35.00—36.00 og mk. 27.00—28.00 pr. 1 000 kg. fob. Stettin.

Exporten af spisepoteter var trods de billige priser under høsten ret ubetydelig, medens Mecklenburg og Lübeck var istand til at give de svenske kjøbere endnu lavere priser. Disse var for magnum bonum mk. 4.90—4.50 pr. 100 kg. brutto inkl. sæk fob. her.

Sild. Til Stettin indførtes:

1901.					1900.	
437 772	tønder	britisk	sild	mod	361 714	tønder
90 977	—	norsk	„	„	92 779	„
48 356	—	hollandsk	„	„	45 632	„
3 001	—	tysk	„	„	200	„
366	—	svensk	„	„	3 447	„
580 472	tønder				503 772	tønder

Som af ovenstaaende zifre fremgaar, kan Stettins sildehandel i det forløbne aar fremvise et ganske vakkert resultat. Omsætningen opgik til 593 239 tdr. og staar med hensyn til mængde blot tilbage for aarene 1898, 1894 og 1893, under hvilke til sammenligning omsattes resp. 604 688, 638 045 og 659 689 tdr. Dette opsving er saa meget mere at lægge merke til, som de høie zifre for de tre sidstnævnte aar synes at have været en følge af de da særdeles lavepriser, medens disse for aaret 1901 derimod har holdt sig ved middelhøide eller noget derover. Exempelvis kan nævnes, at gjennemsnitspriserne i høstmaanederne august—december udgjorde:

I 1898	for	Crownfulls	mk.	22½,	Crownfulls	mk.	22½,	KK	mk.	29,	K	mk. 28
- 1894	„	—	„	22,	—	„	23,	—	„	36,	—	„ 31½
- 1893	„	—	„	23½,	—	„	22,	—	„	15,	—	„ 13
- 1901	„	—	„	29½,	—	„	29½	—	„	36,	—	„ 34

Priserne paa skotsk sild var altsaa i høstmaanederne 1898, 1894 og 1893 mk. 6—7 lavere, for fedsild høsten 1898 mk. 6—7 og høsten 1893 lige til mk. 21 lavere end forledent aar.

Det lader sig vanskelig forklare, hvad der har foraarsaget den forøgede omsætning, men det er troligt, at den trykkede økonomiske stilling inden industridistrikterne samtidig med de forhøiede kjødpriser har tvunget mange til at tage sin tilflugt til silden som et billigere næringsmiddel.

Omsætningen af norsk sild var som følge af den ufordelagtige fedsildfangst

af mindre betydning, og participerede fedsild med blot 12 pct., vaar- og slosild med blot 4 pct. af totalomsætningen. Betræffende hollandsk, svensk og tysk sild naaede omsætningen alene 8 pct., for skotsk sild derimod 76 pct., noget som tidligere høist sjelden er forekommet.

Gammel sild. Forretningerne i norsk sild var gjennemgaaende rolige. De smaa forraad af KKK og KK tømtes allerede i januar; ligedan var forholdet med K af god vare, som fandt god afsætning, MK derimod blev ganske længe forsømt, og lagrene heraf tømtes først mod høsten, efterat prisen var blevet nedsat til mk. 10.00 og derunder. Omsætningen i vaarsild var hele tiden træg. Priserne gik ivaar ned fra mk. 16.00 til mk. 11.00. Paa skotsk, Yarmouth og hollandsk sild var efterspørgselen ikke stor, men det lykkedes dog at faa forraadene tømt før den nye sæsons begyndelse.

Nyfanget sild. Efterspørgselen efter norsk fedsild var under høsten god. Den hele tiden sparsomme tilførsel, med undtagelse af den først fangede Islandssild, fandt blot til sidste halvdel af november god afsætning. Vaarsilden synes snarere at have tabt terræn end det modsatte. Priserne paa skotsk behandlet vare begyndte ivaar med mk. 17.00—18.00, men gik, da kjøbelysten ihøst blev mindre, ned til mk. 11.00—10.00 for atter ved aarets slutning at opnaa mk. 10.00—13.00. Omsætningen af svensk sild var høist ubetydelig og beløb sig kun til 482 tdr.; deraf nyfanget sild 366 tdr. Den nyfangede sild fandt hurtig afsætning, og noteredes for fulls mk. 26.00, medium fulls mk. 23.00—24.00 og matties mk. 18.00.

Med hensyn til skotsk matjessild har markedet havt omtrent samme præg som i det forløbne aar. Priserne var meget forskjellige og rettede sig helt og holdent efter kvalitet og størrelse. Ved et par tilfælde betaltes for „Castlebay“ lige til mk. 80.00—100.00; for fineste Stornoway saltning til mk. 50.00—65.00. For Shetlands, skotsk østkysts og engelsk sild tog forretningerne henimod høsten en over al forventning god vending. Efterspørgselen var livlig og omsætningen større end noget foregaaende aar.

Priserne var i sidste del af aaret 1901 ved slutningen af følgende maaneder for ufortoldet norsk og svensk sild:

		August.	September.	Oktober.	December.
Norsk KKK	mk.	—	34—35	32—33	34—35
„ KK	„	45—46	34—35	30—32	34—35
„ K	„	40—42	34—36	28—31	32—33½
„ MK	„	25—28	25—28	20—26	20—25
„ M.	„	–	15	12—14	15—17
Svensk fulls	„	—	—	26	—
„ medium fulls	„	—	—	23—24	—
„ matties	„	—	—	18	—

og priserne paa andre sorter ved slutningen af aaret stillede sig som følger:

Shetland large fulls	mk.	24—28	Skotsk crownfulls	mk.	34—35
„ fulls	„	23—26	„ crownmatfulls	„	34
„ medium fulls	„	20—23	„ crownmatties	„	25
„ matties	„	15—18	„ crownspents	„	24—25
Skotsk crownlarge fulls	„	37	Engelsk fulls	„	30—32

Engelsk matfulls . . .	mk. 28—31	Hollandsk kleine voll .	mk. 29
„ matties . . .	„ 24—26	Tysk prima voll . .	„ 32—33
Hollandsk prima voll .	„ 30—31	„ kleine voll . . .	„ 32

Sukker. Stettins udførsel af sukker beløb sig til 64 554 tons mod 89 434 tons i aaret 1900, og exporteredes til Nordamerika 32 061 tons, til England 20 336 tons og til Nederlandene 5 361 tons raasukker samt til England 45 787 tons og til Norge 13 919 tons raffineret sukker.

Sukkerindustrien befinder sig som følge af den overordentlig store overproduktion, der ikke staar i forhold til konsumtionen, i en yderst kritisk stilling. Tilgangen paa sukker forøges, saa at til og med en betydelig indskrænkning af produktionen for næste aar ikke kan bevirke nogen forbedring, men produktionen maa indskrænkes i flere aar, ikke blot i Tyskland, men over hele verden. Om dette bliver tilfældet, er tvivlsomt, da Amerika ved forhøiet indførselstold understøtter forøgelsen af den indenlandske sukkerproduktion, og Cubas produktion med al sandsynlighed bliver større.

I Pommern forarbeidedes i aarene 1900/1901 693 000 tons beter mod 568 000 tons i aarene 1899/1900, og Tysklands sukkerproduktion beløb sig til 1 985 000 tons i aarene 1900/1901 mod 1 798 000 tons i aarene 1899/1900. Fabrikernes antal beløb sig til 461, af hvilke 12 er beliggende i Pommern.

Trælast. Det forløbne aar har for trælasthandelen vist sig særdeles ugunstigt. Hvad der hidtil har pleiet at forlene denne handel en vis soliditet, var den langsomme forøgelse eller sænkning ved prisdannelsen, men aaret 1901 danner en undtagelse herfra. Priserne særlig for furuvirke, hvilke siden for lang tid tilbage har været i sagte stigende, opnaaede tidlig paa vaaren en naturlig høide og tog siden uventet en hastig faldende retning. Var omsætningen i aarets første maaneder, da de høie priser endnu raadede, allerede betydelig aftaget, saa indtraadte nu en fuldstændig stilstand. Det var umuligt at bestemme en markedspris, og enhver fordring viste sig for høi, ligeledes opnaaede knapheden paa penge ved dette tidspunkt en betænkelig høide og bidrog i væsentlig grad til at lamme trælasthandelen, der allerede forud ved det pludselige prisfald næsten tabte al kredit. Dette forhold paa markedet holdt sig til høsten, og først efterat mere penge lidt efter lidt var kommet i omløb, traadte markedet ind i et livligere spor.

Granvirke nød i begyndelsen og midten af aaret god efterspørgsel og fik ofte tjene som erstatning for det ofte altfor dyre furuvirke. Da saa senere priserne paa furuvirke hurtig faldt, aftog ogsaa efterspørgselen paa gran. Forraadene af denne træsort er endnu temmelig betydelige, og om ikke snart priserne paa furuvirke forbedres, har man anledning til at frygte, at granvirket maa underkastes end større pristab for at komme i det rette prisforhold til furuvirket.

Cement. Allerede ved aarets begyndelse viste der sig en tydelig tilbagegang i byggevirksomheden, og var markedet ikke istand til at optage den betydelig forøgede cementfabrikation.

Exporten paa Skandinavien er ret betydelig forøget; særlig har Norge importeret store kvantiteter. Amerikas import er derimod aftaget, siden denne industri har erholdt toldbeskyttelse og vundet større terræn i hjemlandet.

Som ønskeligt for Stettins cementproduktion fremholdes export paa Syd-

Afrika og Australien, men byens geografiske beliggenhed og mangelen paa direkte skibsfartsforbindelser umuliggjør indtil videre denne export.

Udførselen af cement fra Stettin beløb sig til 98 034 tons mod 80 632 tons i aaret 1900.

Gadesten. Til Tyskland indførtes i aaret 1901 926 994 tons raa eller blot huggen sten, hvormed menes hovedsagelig gadesten, til en værdi af 19 millioner mark, og udførtes af samme slags sten 600 654 tons til en værdi af 20 millioner mark, og udførselen viser sig saaledes at overstige indførselen med 1 million mark.

De lande, fra hvilke en væsentligere import fandt sted, var i aaret 1901 følgende:

	Tons.	Mark i mill.		Tons.	Mark i mill.
Belgien . . .	57 000	1.6	Østerrige-Ungarn	178 000	3.3
Danmark . . .	96 000	2.0	Rusland . . .	66 000	1.2
Frankrige . .	40 000	1.2	Sverige . . .	420 000	8.2
Norge	13 000	0.3	Schweiz . . .	43 000	0.8

Til Stettin indførtes 172 657 tons saadan sten, deraf specielt gadesten 131 900 tons.

Betræffende indførselen fra Norge og Sverige henvises til foregaaende udførselstabel.

Ligesom i aaret 1900 var priserne paa gadesten i det sidstforløbne aar meget trykkede. Produktionen var fremdeles stor, og betydelige lagre laa usolgte og holdt priserne lave.

Skjønt behovet af gadesten stiger med hvert aar, saa dog flere tyske byer og kommuner sig nødsagede til i aaret 1901 at indskrænke udgifterne for brolægning af gaderne, foranlediget hertil af den almindelige krise, som formindskede skatteindkomsterne. Som følge deraf blev indførselen af raa og blot huggen sten mindre end det næstforegaaende aar, og beløb formindskelsen sig til 145 000 tons, hvilken gjaldt fornemlig Sverige, som opviser en formindsket export paa Tyskland af 66 000 tons. Disse indskrænkninger af brolægninger kan dog blot være af kort varighed, og turde indførselen med det første opnaa sin tidligere størrelse.

I aaret 1901 opkjøbte Stettins magistrat 26 000 kvm. gadesten, 8 000 meter rendesten og 8 000 kvm. trottoirplader, og var priserne for gadesten mk. 8.39—8.70 pr. kvm., for rendesten mk. 4.55—5.25 pr. meter og for trottoirplader mk. 10.95 pr. kvm.

Indeværende aars priser er nogle faa pfennige pr. kvm. lavere. Den i Stettin mest anvendte sort gadesten benævnes Stettiner I. klasse, og er dimensionerne følgende: Høide 15—16 cm., bredde 11—14 cm., længde 18—30 cm. Denne klasse modsvarer Berliner II. klasse, og veier 1 kvm. 380—400 kg. Imidlertid staar spørgsmaalet om indførselstold paa gadesten som før truende.

En told paa gadesten, om end aldrig saa liden, kommer til at formindske den norske og svenske export af gadesten paa Tyskland høist betydelig. Allerede nu konkurrerer den tyske gadesten med det nordiske materiale med nævneværdig fremgang i Berlin, og kommer den nordiske gadesten til at fordyres ved told, formoder man, at indførselen af nordisk gadesten for Berlins regning kommer til at ophøre.

Imidlertid kommer kystbyerne vel fremdeles til at benytte nordisk materiale, thi selv om den paa bane bragte told lægges til de nuværende priser, bliver disse ikke høiere, end at man antager, at den bedre nordiske sten med fremgang kan konkurrere med den tyske. Da alligevel kystbyernes behov er yderst ringe i forhold til behovet hos de i indlandet liggende byer, som hidindtil har benyttet nordisk materiale, bliver efter indtrædelsen af told indførselen af nordisk gadesten saa liden, at hele stenhuggerivirksomheden i Sverige kommer til at berøres yderst følelig deraf.

Til Stettin alene ankom i aaret 1901 469 svenske fartøier med gadesten.

Til distriktets forskjellige stationer ankom i aaret 1901 følgende antal norske fartøier:

	Antal.	Tons.		Antal.	Tons.
Stettin . . .	256	126 365	Swinemünde . . .	25	21 265
Colberg	7	1 296	Wolgast	3	2 041
Greifswald . . .	2	298	Stolpemünde . . .	10	1 992
Rügenwald . . .	1	219			
Stralsund	4	1 360	Sum	308	154 836

Vicekonsulatet i Rügenwalde inddroges den 3die april 1901.

De i aaret indtjente bruttofragter udgjorde for ankomne norske fartøier mk. 2 071 550, for afgaaede mk. 171 445.

Af de norske fartøier bragte 60 91 350 tons stenkul fra England, 58 163 000 tdr. sild fra Storbritannien, 25 61 000 tons jernmalm fra Sverige og 16 38 000 tons jernmalm fra Spanien og sydligere lande.

Efter antallet var af de til Stettin i aaret 1901 ankomne skibe de tyske talrigst, derefter følger de svenske, saa de danske, engelske og norske.

Skibsafgifter. Som allerede tidligere fremholdt, er de høie skibsafgifter i Stettin en af de faktorer, som virker mest hemmende paa udviklingen af Stettins skibsfart. Det er desuden af betydning for skibsrederne at erfare, hvilken forskjel der raader mellem skibsafgifterne i Hamburg og i Stettin for derefter muligens at rette befragtningen af sine fartøier.

Afgifter: For et dampskib dr. 3 500 kbm., som ankommer med 2 000 tons normalgods og udgaar med 2 000 tons normalgods:

I. I Hamburg sommeren og vinteren: Sjølods, ind, mk. 250.00, lods fra Brunsbüttel mk. 65.00, sjølods, ud, mk. 60.00, havnemesteren mk. 30.00, havnepenge 12 pf. pr. kbm. mk. 420.00, politiafgift mk. 5.00, fartøiets fortøining mk. 10.00, bugserbaad mk. 40.00, tils. mk. 880.00.

II. I Stettin om sommeren: Lods fra Swinemünde til Stettin mk. 100.00, lods fra Stettin til Swinemünde mk. 100.00, afgifter i Swinemünde mk. 75.00, havneafgift til staten 20 pf. pr. kbm. ind og ud mk. 700.00, uddybningsafgift 20 pct. tillæg mk. 140.00, uddybningsafgift 12 pf. pr. ton paa 2 000 tons mk. 240.00, do. mk. 240.00, havneafgift til byen $3^3/_4$ pf. pr. kbm. mk. 131.25, havnelods og bryggeafgift mk. 30.00, baadafgift mk. 20.00, toldopsyn mk. 150.00, bugserbaad ind og ud mk. 200, tils. mk. 2 126.25.

Om vinteren: Afgifter som ovenfor mk. 2 126.25, isbryderafgift 3 500 kbm. à 10 pf. mk. 350.00, do. 2 000 tons à 60 pf. ind mk. 1 200.00, do. 2 000 tons á 60 pf. ud mk. 1 200, tils. mk. 4 876.25.

I dette exempel er omkostninger som lodspenge, toldopsyn m. m. optaget. I de to følgende exempler kommer blot havneafgifterne til at angives.

Afgifter for et dampskib dr. 4 500 kbm. med 3 000 tons kul indgaaende, som efter at have losset ladningen i pramme afgaar i ballast:

I. I Stettin: Havnepenge til staten med tillæg af 20 pct. for uddybningsafgifter: Indgaaende 6 pf., udgaaende 6 pf., tils. 12 pf. paa 4 500 kbm. = mk. 540.00, uddybningsafgifter (3 000 tons à 12 pf.) mk. 360.00, havnepenge til byen $2^1/_2$ pf. pr. kbm. mk. 112.50, for losning i fartøi, til byen, 3 pf. pr. ton mk. 90.00, tils. mk. 1 102.50.

II. I Hamburg: Havnepenge til staten 6 pf. pr. kbm. mk. 270.00, følgelig i Stettin mk. 832.50 mere eller omtrent 28 pf. pr. ton.

Afgifter for et dampskib dr. 4 500 kbm. med 3 000 tons rujern indgaaende og i ballast udgaaende efter at have losset ladningen i andet fartøi:

I. I Stettin: Havnepenge til staten med tillæg af 20 pct. for uddybningsafgifter 12 pf. paa 4 500 kbm. indgaaende mk. 540.00, 6 pf. paa 4 500 kbm. udgaaende mk. 270.00, uddybningsafgift 3 000 tons à 12 pf. mk. 360.00, havnepenge til byen $2^1/_2$ pf. pr. kbm. mk. 112.50, for losning i fartøi, til byen, mk. 90.00, tils. mk. 1 372.50.

II. I Hamburg: Havnepenge til staten mk. 540.00.

Har fartøierne ved udgaaende fra Stettin ladning, maa de atter paany for hver ton af ladningen erlægge uddybningsafgifter 12 pf., og om ladningen udgjør mere end $^1/_4$ af drægtigheden, kommer yderligere fuld havneafgift til, medens derimod i Hamburg udgaaende fartøier er fri for afgifter.

Den flere gange nævnte uddybningsafgift er en afgift, som er kommet til i anledning af uddybningen af skibsleden mellem Swinemünde og Stettin. Den opkræves siden 1ste april 1901.

Fragtmarkedet. Allerede i begyndelsen af aaret 1901 viste der sig i fragtmarkedet en betydelig depression, og begyndte markedet straks paa vaaren med særdeles lave rater, der i sommerens løb erfarede yderligere forværrelse. Tilbagegangen i industri og handel foraarsagede, at mangel paa ladning ofte viste sig, og at som følge deraf udbydelsen af lasterum oversteg efterspørgselen. Dertil kom, at en mængde fartøier, som havde været anvendt for troppetransport til Kina, nu blev frie. Den herved afstedkomne overflod paa lasterum forøgedes endnu mere ved den ikke ubetydelige forøgelse i handelsflaaden. Som følge af den daarlige maishøst i Amerika gav denne artikel liden anledning til transport, mangel paa ladning raadede i almindelighed for fartøier paa Amerikatraden, og fragterne faldt. Særdeleshed gjorde overskuddet af skibsrum sig merkbart i fragterne paa Østersjøen og Nordsjøen, og til og med kul- og rujernsfragterne fra England var knappe og raterne yderst lave, mangen gang tabbringende.

Heller ikke om høsten indtraadte nogen bedring, og i november blev fragtforholdene saa usle, at en stor del af de irregulært gaaende fartøier maatte lægges op tidligere end ellers.

Blot seilfartøisfragterne fra Stettin til Østersjøhavnene var senhøstes, foraarsagede af den usedvanlig store export af poteter, ret høie.

Udfragterne fra Stettin til nedenstaaende pladse var for dampskibe som følger:

Januar—april:

Kristiania, mel	pr.	1 000	kg.	7 mk.
Stockholm, do.	-	—	„	8 „
Moss, Larvik, poteter	-	—	„	6 „
Trondhjem, sukker	-	100	„	kr. 1.35
Carlshamn, Ronneby, kainit	-	1 000	„	$3^1/_2$—4 mk.
Svendborg, hvede	-	—	„	4 mk.
Königsberg, cement	-	—	„	3 mk.
Newcastle, props	-	load		12 sh. 10 d
Cardiff, do.	-	—		13 sh.
Amsterdam, Rotterdam, sukker	-	1 000	kg.	$7^1/_2$—6 mk.
Hull, sukker	-	—	„	8 sh. 6 d
New York, sukker	-	—	„	8 sh. 6 d—8 sh
— cement	-	—	„	5 sh. 6 d

September—december:

Åhus, Karlshamn, Sölvesborg, Karlskrona, poteter	pr.	1 000	kg.	4—5 mk.
Hernösand, rugmel	„	—	„	5 mk.
Larvik, poteter	„	—	„	5—6 mk.
Horsens, rug	„	—	„	5 mk.
Åbo, poteter	„	—	„	8 „
Königsberg, cement	„	fad	„	0.60 mk.
Boness, props	„	load		8 sh. 3 d
Sundsvall, mel	„	1 000	kg.	5 mk.
Ipswich, sukker	„	—	„	7 sh. 6 d
Rotterdam, korn	„	—	„	7 mk.
London, sukker	„	—	„	9 sh. 6 d

Fragterne til Stettin var for dampskibe fra begyndelsen af september til aarets slutning:

Oscarshamn, gadesten	pr.	1 000	kg.	4 mk.
Lysekil, do.	„	—	„	$4^1/_2$—$4^3/_4$ mk.
Fredrikshald, do.	„	—	„	$4^3/_4$ mk.
Drammen, træmasse	„	—	„	8 mk.
Haugesund, sild	„	tønde		1—$1^1/_2$ mk.
Ljusne, jernslag	„	1 000	kg.	5 mk.
Fraserburg, sild	„	tønde		1 sh. 3 d
Lerwick, do.	„	—	„	1 sh. 4 d—1 sh. 5 d
Hartlepool, do.	„	—	„	1 sh. 9 d
Fovey, China clay	„	1 000	kg.	6 sh. 6d—7 sh.
Antwerpen, rujern	„	—	„	$4^3/_4$ mk.
Cardiff, kul	„	—	„	5 sh. 6 d
Newcastle, kul	„	—	„	4 sh. $1^1/_2$ d
Bilbao, jernmalm	„	—	„	7 sh. 6 d
Pomaron, svovlkis	„	—	„	9 sh. 3 d
Savannah, fosfat	„	—	„	19 sh.

Rederiforretnigen. Det forløbne aar var for rederierne i modsætning til aaret 1900 det ugunstigste, man kunde tænke sig, i særdeleshed for de fartøier, som ikke var beskjæftigede paa regulære linjer. De yderst lave fragter virkede derhen, at det financielle resultat trods de lave kulpriser blev meget ugunstigt.

Skibsbyggeriet. Det tyske skibsbyggeri havde i almindelighed under det forløbne aar god sysselsættelse, og blot paa nogle faa verfter var virksomheden mindre. De tyske verfter viser sig stadig mere og mere at være istand til at tilfredsstille de største fordringer, saavel med hensyn til fartøiers størrelse som til deres bygning og indretning.

Foruden bestillinger fra den tyske marine har flere større verfter faaet rigeligt arbeide og kan under en længere tid drive en livlig virksomhed.

Hvad angaar skibsbyggeriet ved Stettin har verftet „Vulcan" ogsaa i det forløbne aar bygget usedvanlig store fartøier. Særlig bør nævnes Atlanterdamperen „Kronprinz Wilhelm", som har et deplacement af 21 320 tons og en maskinkraft af 33 000 indik. h.kr.

Ved verftet, til hvilket ogsaa hører et lokomotiv- og maskinverksted, sysselsættes mellem 7 119 og 5 629 arbeidere, og udbetales i lønninger 7 200 000 mk.

Stettin tæller fire skibsverfter: „Vulcan", „Oderwerke", „Nüscke & Co." og „Gustaf Kock".

Bruttoregister-tonnagen af de fartøier, som byggedes ved disse verfter, beløb sig til 42 223 tons, hvoraf ved „Vulcan" byggedes 31 323 tons.

Ved Oderwerke byggedes 7 fartøier, af hvilke det største maalte 2 389 tons.

Kolberg. Skibsfarten paa Kolberg var i aaret 1901 noget større end aaret forud, og besøgtes havnen af 389 fartøier, hvoraf 161 var udenlandske. Af disse sidste var 63 svenske dr. 8 047 tons, 7 norske dr. 1 296 tons.

De norske fartøier, 3 dampskibe og 4 seilskibe, ankom med 2 077 tons stenkul fra England, 100 tons sleepers og 119 tons korn, og afgik med ladning 2 seilskibe med pitprops og 1 med poteter.

Vareindførselen beløb sig til 45 805 tons mod 46 171 tons i aaret 1900, og udførtes 15 955 tons mod 24 837 tons i aaret 1900.

Greifswald. Fra Sverige indførtes 1 226 kbm. bord og spærrer, 397 tons sort granit og 6 122 tons gade- og kantsten.

Udførselen til Sverige beløb sig til 375 tons hvede, 316 tons rug og 510 tons havre.

Nogen indførsel fra eller udførsel til Norge fandt ikke sted i aaret 1901.

Indførselen af sort granit, der anvendes til fabrikation af gravmæler og monumenter, opgaar aarlig til omtrent samme mængde.

Derimod var indførselen af gadesten forholdsvis meget større end vanligt, beroende paa at byen foretog betydelige gadeanlæg.

Ligesom aaret forud var udførselen af korn ret betydelig, og skeede udskibningen mest med seilfartøier paa 60—100 tons drægtighed.

Stralsund. Denne havn besøgtes af 407 fartøier dr. 31 412 tons. Af disse var 292 tyske, 77 danske, 13 svenske, 5 norske, 10 nederlandske, 9 engelske og 1 spansk. Fra svenske havne ankom 36 fartøier, fra norsk havn 1 fartøi.

De vigtigste indførselsartikler var 4 930 tons bord, 789 tons gjødningsstoffe, 6 840 tons mais, 1 135 tons olje, 948 tons petroleum og 8 797 tons stenkul, og var de hovedsageligste udførselsartikler korn, 13 917 tons, og raasukker, 10 890 tons.

Fragterne stillede sig fra Stralsund til nedenstaaende pladse saaledes:

Stockholm, hvede	pr. 1 000 kg.	5—6 mk.
Englands østkyst, havre . .	—„—	7 sh. 6 d—8 sh. 6 d
Sydsverige og Danmarks østkyst, korn	—„—	3—6 mk.
London, raasukker	—„—	5 sh. 9 d—7 sh.
Rotterdam, raasukker . . .	—„—	$5^1/_2$ mk.

Tilbud af dampskibe var i hele aaret rigeligt, og befragtedes disse til billige fragter.

I almindelighed gjælder det samme ogsaa seilskibene, om man bortser fra oktober og november, da en vis knaphed paa mindre seilere var raadende og i nogen grad forhøiede fragterne.

Til Stralsund var fragterne følgende

fra Tyne, stenkul	pr. 1 000 kg.	4 sh. 6 d—5 sh. 6 d
„ Hamburg, mais	—„—	4—5 mk.
„ Harburg, olje	—„—	5—7 „
„ Kastrup, superfosfat . . .	—„—	$3—4^1/_2$ mk.
„ Karlshamn, gadesten . . .	—„—	$3^3/_4$ mk.

Ved aarets uldmarked i Stralsund omsattes 1 600 centner uld. Med undtagelse af et mindre parti, som lagredes, solgtes ulden til mk. 100—110 pr. centner; særlig vakker uld opnaaede mk. 115.

Det viste sig, at ikke faa godse ved aarelang rationel avl nu har opnaaet at producere en meget vakker uld.

Swinemünde. I aaret 1901 ankom til Swinemünde 239 dampskibe dr. 212 621 tons, 21 seilskibe dr. 913 tons og 5 sjøgaaende pramme dr. 1 160 tons.

I antal var de tyske fartøier talrigst med 99, derefter fulgte de engelske med 58, saa de svenske med 25, danske med 17, andre nationer med 5.

Importen bestod hovedsagelig af gadesten, fersk sild og tyttebær fra Sverige samt stenkul fra England.

Indførselen fra Sverige beløb sig til 10 500 tons gadesten, 208 kasser tyttebær, 2 816 kasser fersk sild, 250 tønder saltet sild, hvilken sidste dog i virkeligheden turde være norsk sild. Fra Norge indførtes en trævilla.

Importen fra England af stenkul beløb sig til 327 949 tons.

Udførselen til Sverige og Norge udgjordes af mindre partier sukker, cement, zink og papir.

Priserne paa fersk sild var meget vekslende og varierede mellem mk. 11.50—25 pr. kasse; enkelte partier opnaaede mk. 31.50.

Tyttebær betaltes med mk. 16—18 pr. 50 kg.

Kulfragterne var til Swinemünde pr. 1 000 kg. fra Burntisland, Methil 3 sh. 9 d—4 sh. 3 d, fra Newcastle, Blyth 3 sh. 6 d—4 sh. $1^1/_2$ d.

Norske og svenske firmaer i provinsen Pommern:

Firmaets navn.	Etableringsaar.	Eiernes navne.	Nationalitet.	Branche.
Stettin.				
Strömer & Nilson	1897	K. Strömer & T. H. Nilson	Tysk Svensk	Import og export af bergverksprodukter.
Swinemünde.				
C. Billmanson	1901	Carl Billmanson	Svensk	Bankforretning.

Kystfarten paa Mexiko.

Ifølge indberetning fra generalkonsulatet i Mexiko har den mexikanske regjering under 16de august 1902 bemyndiget de mexikanske toldboder til at udfærdige tilladelse for større skibe til at indlade mexikanske varer paa ubeboede steder paa den mexikanske kyst.

Manila (Philippinerne).

Aarsberetning for aaret 1901, dateret 8de august 1902.

Den norske skibsfart i aaret 1901. Til Manila ankom i aaret 1901 15 fartøier (alle dampskibe) dr. 24 992 reg.-tons, samtlige med ladning; 3 af fartøierne afgik med ladning, de øvrige i ballast.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe kr. 1 473.18.

Ingen svenske fartøier anløb havnen i aaret 1901.

Oprøret er nu nogenlunde dæmpet, og der hersker ro i de fleste provinser. Kvægpesten har foraarsaget stor skade. En stor del af rismarkerne ligger udyrkede, saa at der i aaret 1903 formodentlig vil blive en stor import af ris fra Saigon, og norske dampskibe vil antagelig finde beskjæftigelse med transport af denne vare. Den 15de november aaret 1901 indførtes en ny toldtarif med betydelig større toldsatser end tidligere.

Antwerpen.

Aarsberetning for 1901 fra generalkonsul W. Christophersen, dateret 15de oktober 1902.

Den norske skibsfart i aaret 1901.

	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	40 254	111	86 790	186	127 044	54	28 874	81	41 474	135	70 348
Seilskibe	7	1 608	12	9 352	19	10 960	-	-	4	1 762	4	1 762
Sum	82	41 862	123	96 142	205	138 004	54	28 874	85	43 236	139	72 110
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	31	14 007	70	40 124	101	54 131	-	-	11	4 240	11	4 240
Seilskibe	42	11 891	1	428	43	12 319	-	-	1	332	1	332
Sum	73	25 898	71	40 552	144	66 450	-	-	12	4 572	12	4 572
Totalsum af ladede fartøier	155	67 760	194	136 694	349	204 454	54	28 874	97	47 808	151	76 682
B. I ballast.												
edstationen:												
Dampskibe.	-	-	28	15 875	28	15 875	3	1 432	80	73 277	83	74 709
Seilskibe	-	-	1	461	1	461	7	1 873	11	9 470	18	11 343
Sum	-	-	29	16 336	29	16 336	10	3 305	91	82 747	101	86 052
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	-	-	9	4 295	9	4 295	2	563	97	53 623	99	54 186
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	41	11 469	1	518	42	11 987
Sum	-	-	9	4 295	9	4 295	43	12 032	98	54 141	141	66 173
Totalsum af ballastede fartøier	-	-	38	20631	38	20 631	53	15 337	189	136 888	242	152 225

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 2 648 034.oo, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 816 098.oo, heri maanedsfragter ikke indbefattede.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 206 dr. 168 607 tons, til hovedstationen 161 dr. 138 563 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 5 194.26, ved vicekonsulsstationerne kr. 4 332.67; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 2 166.33. Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 4 951.87, ved vicekonsulsstationerne

kr. 1 859.68; heraf tilfaldt konsulskassen kr. 929.84. Ialt tilfaldt konsulskassen kr. 13 242.30.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 329.18, i svenske sager kr. 90.57.

Sammenlignet med aaret 1900 udviser den norske skibsfart paa distriktet i aaret 1901 en nedgang af henimod 53 000 tons; heraf falder vel 34 000 tons paa seilskibene og ca. 18 500 paa dampskibene. For den svenske skibsfarts vedkommende er der en nedgang af ca. 31 700 tons; denne falder udelukkende paa dampskibene, medens derimod seilskibene merkelig nok denne gang viser nogen stigning.

Der er nu kun én fast norsk linje mellem Antwerpen og Norge nemlig „Dampskibsselskabet Østlandske Lloyd", der underholder sin ugentlige forbindelse med det sydlige Norge. Derhos har fremdeles det i forrige aarsberetning omhandlede tyske selskab „Neptun" endel baade i fragtfart paa det vestlige Norge, dog uden faste, paa forhaand opgjorte ruter.

En fast dampskibsforbindelse med det vestlige Norge vilde være meget at anbefale, særlig af hensyn til fiskeexporten fra Norge, og det vilde være ønskeligt, om det i aaret 1900 af „Vesteraalens Dampskibsselskab" gjorte forsøg i denne henseende kunde blive gjentaget med større held.

Ogsaa i det forløbne aar har et meget stort antal svenske og norske dampskibe været engageret i maanedsbefragtning.

Den officielle statistik over skibsfartsbevægelsen i de forskjellige belgiske havne indeholder blandt andet følgende opgaver:

Antwerpen. Ankomne skibe i aaret 1900 5 242 dr. 6 682 481 tons, i aaret 1901 5 225 dr. 7 488 579 tons. Nedgang i antal i aaret 1901 17 skibe, tilvækst i drægtighed 806 098 tons.

Af de ankomne 5 242 skibe i aaret 1900 var 4 830 dampskibe, og af de 5 225 skibe i aaret 1901 4 740 dampskibe.

Gand. Ankomne skibe i aaret 1900 1 116 dr. 694 896 tons, i aaret 1901 1 111 dr. 713 976 tons. Nedgang i antal i aaret 1901 5 skibe; tilvækst i tons 19 080.

Ostende. Ankomne skibe i aaret 1900 878 dr. 378 820 tons, i aaret 1901 919 dr. 396 493 tons. Forøgelse i antal i aaret 1901 41 skibe; tilvækst i tons 17 673.

Som det heraf vil sees, er trafiken paa Antwerpen i aaret 1901 øget med 806 098 tons. Denne fremgang bringer Antwerpen, Belgiens hovedstad i kommerciel henseende, temmelig nær ind paa Hamburg, hvis forbausende vækst i de senere aar synes at ville overfløie andre kontinentale havne.

Fragter. Den reaktion, der begyndte at indtræde i sidste kvartal 1900, tiltog yderligere, og en almindelig slappelse karakteriserede fragtmarkedet i hele aaret. De nye skibe, der optraadte paa markedet i aaret 1901, kunde fremdeles finde beskjæftigelse, men til lidet lønnende priser. Nedgangen i fragtsatserne har været gradvis, og i visse tilfælde var disse ved enden af aaret 1901 ca. 50 pct. lavere end høsten 1900.

Den engelske regjering vedblev at beskjæftige megen tonnage, men paa

meget mindre gunstige vilkaar end tidligere. Maanedsbefragtningerne holdt sig for forskjellige arter af transport, men til rater omkring 40 pct. lavere end foregaaende aar. Udførselen af kul fra Amerikas forenede stater til Europa, Vestindien, Argentina, Brasilien og Orienten har tiltaget til skade for indførselen af engelske kul paa disse markeder.

Skibsværdien stod i begyndelsen af aaret paa samme standpunkt som i foregaaende aar eller 9 à 10 £ pr. lasteton for nye dampskibe, men gik i 2det kvartal ned til £ 6. 10. og derunder, og salg var selv til denne pris forbundet med vanskeligheder. Returfragter til Europa. Ostindien, kinesiske havne osv. Disse markeder paavirkedes af det store antal dampskibe befragtede til proviantransport for armeen og bestemt til sydafrikanske havne for saa efter at have losset sin ladning at begive sig til indiske og australske havne for at søge returfragt. Denne overflod af tonnage hindrede fragterne fra at stige igjen; ja til enkelte tider maatte sogar flere skibe gaa tilbage i ballast af mangel paa beskjæftigelse. Nordamerika. I hele aaret var stemningen paa fragtmarkedet saavel for kornvarer som for bomuld trykket. Der var endel fluktuationer, men stillingen var i det hele taget daarlig; dog sporedes nogen bedring henimod slutningen af aaret. Sydamerika. Fragterne fra den argentinske republik har undergaaet fluktuationer; de holdt sig noksaa godt i første halvaar for saa atter at falde. Kaffehøsten i Brasilien var rig og skaffede god beskjæftigelse for dampskibe med transport til havne i Amerikas forenede stater. Middelhavet. I januar holdt raterne sig paa samme stadium som i slutningen af aaret 1900, i februar og marts var der nedgang, derpa gik de op i de følgende maaneder til august—september for derpaa at falde tilbage til aarets laveste sats. For visse havne som Smyrna og Alexandria var raterne fastere i første halvaar under indflydelse af en lignende bevægelse i Sortehavs- og Donauhavnene m. fl. Østersjøen. Sæsonen var fuld af skuffelser for rederne, idet kultransporten var indskrænket, for ikke at sige saagodtsom stoppet som følge af den exporttold, der hævedes af den engelske regjering. Derhos hindrede den almindelige mangel paa trafik i forbindelse med overflod paa tonnage returfragterne fra atter at gaa op. Fragterne for udgaaende. Fragterne for kul holdt sig temmelig godt i de første maaneder af aaret. Indførelsen af en exporttold i England havde fra april maaned af en hemmende indflydelse paa denne trafik, og raterne havde for resten af aaret en tendens til at gaa ned. Ved aarets slutning finder vi dem paa det laveste standpunkt, medens priserne paa kul, skjønt de ligeledes er gaaet ned i aarets løb, dog forholdsvis holdt sig paa et noget høiere niveau.

Da de fragter, der erholdes for kul, har indflydelse paa markedet i sin almindelighed, blev følgen den, at tendensen til nedgang strakte sig ud til næsten al slags transport til stor skade for rederne. Maaneds- eller aarsbefragtning. Tilbøieligheden til at befragte dampskibe pr. maaned for fart, der egner sig mindre vel for befragtning for reise, holdt sig omend i mindre grad, og naturligvis maatte de betalte fragter følge med i den almindelige nedgang. Fra 5 sh. pr. lasteton i januar gik de i aarets løb ned til 3 sh. 6 d à 3 sh. og endog lavere.

Nedenfor hidsættes en opgave over de vigtigste af norske skibe i aarets løb opnaaede fragtrater med Antwerpen som bestemmelsessted:

Pr. std. Lillesand, trælast frcs. 25.50, Arendal frcs. 29, Sandefjord frcs. 30, Trångsund frcs. 33.50, Hernösand frcs. 41, Uleåborg frcs. 40, Helsingfors frcs. 30, Kronstadt frcs. 25, Wiborg (stav) 36 sh. Pr. ton: Laguna, logwood

37 sh. 6 d, Buenos Aires, quebracho 20 sh. 6 d, Cardiff, kul 4 sh. 6 d, Blyth, kul 4 sh., Luleå, malm 6 sh. 7½ d. Bilbao, malm 6 sh., Tvedestrand, feltspat frcs. 10, Bassein, ris 26 sh. 3 d, Melbourne og Sydney, hvede 32 sh. 6 d, Buenos Aires hvede 15 sh.

Den i forrige aarsberetning omhandlede bevægelse for at opmuntre den nationale skibsfart i Belgien har fremdeles ingen synderlig praktiske resultater at fremvise. De i beretningen nævnte skibsverfter fortsætter sin virksomhed. Et af disse, „Chantier Naval Anversois", har sogar nu — i 1902 — 3 dampskibe under bygning.

Arbeiderne paa udvidelse af kaianlæggene ved Schelden er skredet jævnt fremad i aarets løb; det er dog tvilsomt, hvorvidt de bliver færdige i 1902.

Handelen. Den økonomiske krise, som har hjemsøgt næsten hele Europa i aaret 1901, har ikke skaanet Belgien, som ved sine udstrakte internationale forbindelser sterkt paavirkes af tilstanden inden de andre forretningsdrivende nationer. Landet er derfor blevet trukket med i den almindelige reaktion, og man kan konstatere en stilstand, om ikke en tilbagegang, i hele det økonomiske liv i landet. Belgien, som paa grund af sin høit udviklede industri er nødt til at søge afsætning for sine produkter i udlandet, saa alle sine markeder lukkede, og de lande, som før var de bedste kunder for de belgiske produkter, optraadte nu i selve Belgien som konkurrerende med den indenlandske industri.

Selv om aaret 1901 ikke har været saa skjæbnesvangert for Belgien, som det var for nabolandene, betegner det dog et meget ugunstigt tidsrum for den belgiske nation; men efter alle merker at dømme er lavpunktet nu naaet, og man kan næsten overalt spore en vis lettelse, en tilbagevenden til en mere regelmæssig tingenes tilstand, og da disse tegn kan iagttages i næsten alle større lande i Europa, tør man haabe, at i en mere eller mindre nær fremtid de gode tilstande i Belgien vil vende tilbage.

Ifølge den officielle belgiske statistik udgjorde landets samlede omsætning med udlandet i aaret 1901: Indførsel: Commerce Général*) kg. 16 421 139 247 frcs. 3 640 645 330, Commerce Spécial*) kg. 13 549 961 284, frcs. 2 220 991 626, Udførsel henholdsvis kg. 17 232 357 599, frcs. 3 239 442 992 og kg. 14 352 905 016, frcs. 1 828 231 784.

Af ovennævnte indførsel ankom sjøværts 7 303 984 974 kg. til en værdi af fr. 1 727 519 525; der udførtes sjøværts 4 639 352 636 kg. til en værdi af frcs. 1 523 704 794.

Norges andel i denne handel var: Indførsel: Commerce Général kg. 190 840 048, frcs. 24 148 602, Commerce Spécial kg. 184 162 499 frcs. 22 318 433. Udførsel henholdsvis kg. 63 671 358, frcs. 17 609 114 og kg. 28 351 703, frcs. 7 876 540.

Handelsomsætningen med Norge udgjorde i de sidste fem aar udtrykt i 1 000 frcs. (Commerce Spécial): Indførsel i aarene 1897: 20 115, 1898 20 718, 1899: 22 075, 1900: 23 743, 1901: 22 318. Udførsel i aarene 1897: 7 330, 1898: 7 728, 1899: 10 409, 1900: 9 481, 1901: 7 877.

*) Hvad disse udtryk angaar, henvises til tidligere aarsberetninger; forskjellen mellem de to arter «handel» kan kortelig angives saaledes, at transithandelen kun indgaar i commerce général, men lades ude af betragtning i commerce spécial.

Af denne opgave vil sees, at saavel indførselen fra som udførselen til Norge i aaret 1901 er gaaet noget tilbage.

De vigtigste artikler, der har været gjenstand for omsætning mellem Belgien paa den ene side og Norge og Sverige paa den anden side er:

Indførsel fra Norge til Belgien (Commerce Général) i 1 000 frcs.

	1900.	1901.		1900.	1901.
Bygningstømmer . .	16 641	13 364	Svovlkis	352	232
Forskjellig trælast .	169	427	Andre mineralier .	388	1 648
„Drogerier" (væsentlig is) . . .	787	929	Fisk	370	228
			Træmasse	5 790	6 458

Udførsel fra Belgien til Norge.

	1900.	1901.		1900.	1901.
Kaffe	782	382	Arbeidet staal . . .	344	1 001
Tougverk.	636	495	Smedet jern. . . .	2 508	3 129
Lintraad	809	569	Arbeidet jern . . .	393	466
Kornvarer	352	229	Huder.	579	655
Vegetabilske oljer . .	295	293	Kemiske produkter .	560	471
Maskiner	581	260	Raffineret sukker . .	497	396
Mineralier	300	322	Vævede stoffe af uld	350	394
Stoffe til vævning . .	992	1 170	Vegetabilier	365	553
Staal i stænger o. l. .	285	374	Glasvarer.	811	359

Til sammenligning hidsættes en opgave over udførselsværdien i frcs. af de vigtigste artikler fra Norge (Commerce Spécial) til Belgien i de sidstforløbne 5 aar.

	1897.	1898.	1899.	1900.	1901.
Bygningstømmer .	13 369 000	14 400 000	14 888 000	14 714 000	13 105 000
„Drogerier" (væsentlig is) . .	1 072 000	1 084 000	1 050 000	777 000	929 000
Svovlkis . . .	—	—	329 000	352 000	232 000
Andre mineralier .	502 000	416 000	670 000	388 000	377 000
Papir	161 000	110 000	88 000	102 000	122 000
Fisk	288 000	596 000	631 000	348 000	224 000
Træmasse . . .	3 670 000	3 430 000	3 720 000	5 712 000	6 430 000

Hvad trælasten angaar, sees Norges udførsel til Belgien at være nogenlunde stationær, dog med en ikke ubetydelig nedgang i aaret 1901, hvilket muligens er at tilskrive de høie priser, der i Norge forlangtes for denne vare. Udførselen af is er vistnok endel større end i aaret 1900, men betegner dog en nedgang, naar hele femaarsperioden tages i betragtning. Ogsaa mineralier og fisk viser nedgang, hvorimod træmasseudførselen er gaaet betydelig op.

Trælastmarkedet. Aaret 1901 tør blive at betragte som et af de merkeligste og paa samme tid som et af de i økonomisk henseende ugunstigste aar, som exportører og importører af trævarer i lange tider har havt at gjennemgaa.

„Første aabent vande"-salgene begyndte allerede i november og december med høie priser. Saaledes forlangtes f. ex. og opnaaedes virkelig ogsaa i visse tilfælde følgende priser for furuvarer fra Öfre Botten: 9″ frcs. 270, 8″ frcs. 210, 7″ frcs. 200, 6½″ frcs. 190, 6″ frcs. 180, 5″ frcs. 155, 4½″ frcs. 145, 4″ frcs. 135 med sedvanlig forhøielse for varer fra Nedre Botten, hvoraf dog nu kun relativt smaa kvantiteter indføres til Belgien. Af bord og kassebord — planchettes — importeres dog fremdeles adskilligt fra Gefle, Söderhamn og Sveriges sydlige distrikter af endel ledende belgiske firmaer, som fremdeles holder paa disse varer som de absolut bedste til snedkeriarbeide, tiltrods for hvad der kan siges til gunst for de fra havnene i Hvidehavet kommende furuvarer. Endvidere ankommer ligeledes endel varer, særlig gran fra Hudiksvalls, Sundsvalls og Hernösands distrikter tilligemed det meste af, hvad der i disse distrikter produceres af saakaldte glaskassebord, hvoraf Belgien fremdeles er den største konsument. Forøvrigt kommer de svenske trævarer noget tilkort i Belgien i sammenligning med importen fra Finland og Rusland, hvis produkter stiller sig billigere end de svenske.

Norge har ligeledes god afsætning paa Belgien, i særdeleshed planker og battens, der i regelen sælges forholdsvis billig og er efterspurgt til bygningsøiemed.

De priser, som betaltes herfor ved sæsonens begyndelse fob. norsk havn, stiller sig omtrent som følger: 9″ frcs. 240—255, 8″ frcs. 205—210, 7″ frcs. 195—205, 6½″ frcs. 180—187.50, 6″ frcs. 165—175, alt for furu med en gjennemsnitsreduktion af frcs. 15,00 pr. std. for gran.

Imidlertid viste kjøbelysten sig alt andet end livlig ved salgets begyndelse, og blot undtagelsesvis kunde nogen betydeligere afsætning komme istand uden eftergivelse fra sælgernes side.

Anledningen hertil var dels den, at der fra foregaaende aar endnu henlaa meget betydelige lagre, der som følge af den indtrædende stagnation inden næsten alle grene af industrien og den dermed sammenhængende byggevirksomhed blot langsomt og med vanskelighed kunde sælges inden landet, dels den, at der paa grund af de forøvrigt i almindelighed trykkede konjunkturer ventedes et prisfald.

Dette indtraf ogsaa; allerede i februar begyndte tydelige tegn paa et større prisfald at vise sig, og denne omstændighed foraarsagede i visse tilfælde en næsten til panik grænsende følelse af utryghed hos baade kjøber og sælger og fremkaldte et for begge ulykkeligt resultat.

I ca. 5 maaneders tid, det vil sige til ind i juli maaned, skeede salgene saaledes til stedse lavere og lavere priser, saa at sluttelig de ovenfor som basis angivne priser stillede sig omtrent som følger:

Sverige, Öfre Botten: 9″ frcs. 210, 8″ frcs. 160, 7″ frcs. 150, 6½″ frcs. 135, 6″ frcs. 115, 5″ frcs. 110, 4½″ frcs. 90, 4″ frcs. 80. Norge: 9″ frcs. 175/170, 8″ frcs. 160/155, 7″ frcs. 155/145, 6½″ frcs. 125/120, 6″ frcs. 100.

Fra og med slutningen af juli begyndte imidlertid mere ro lidt efter lidt at indtræde. Forbruget inden landet øgedes noget, samtidig som lagrene i de exporterende lande var svundet saavidt ind, at visse dimensioner ikke saa let kunde erholdes. Derpaa fulgte en i begyndelsen let prisstigning paa disse, som derpaa lidt efter lidt strakte sig ogsaa til andre dimensioner, og inden skibningssæsonens slutning medførte en forhøielse af ca. 15 francs pr. standard af de priser, som i almindelighed blev betalt under sæsonens laveste stadium.

*

Endvidere begyndte man ved høstens indtræden at træffe kraftige foranstaltninger i de træproducerende lande til tilveiebringelse af en overenskomst om en betydelig formindskelse af produktionen af trævarer for kommende aar. Dette forslag omfattedes med almindelig og livlig interesse af dem, hvem sagen nærmest vedkom, og viste sig straks at øve en god indflydelse paa markedets stilling, saaat skibningssæsonen afsluttedes, og salgene for aaret 1902 begyndte under gunstigere forhold, end man tidligere havde vovet at vente.

Som sedvanligt under ugunstige trævareaar lød ogsaa i aaret 1901 en stor del klagemaal fra importørernes side i anledning af de skibede trævarers beskaffenhed. I de fleste tilfælde ordnedes dog disse reklamationer ved venskabelig overenskomst og nogen eftergivenhed fra sælgernes side, eller ogsaa bilagdes opstaaede uoverensstemmelser ved arbitrage paa sedvanlig maade.

Af pitprops og anden rundlast importeredes til Belgien fra Sverige og Norge i aaret 1901 blot ubetydelige kvantiteter og da for en stor del af firmaer, som selv har kjøbt og overtaget sit virke paa produktionsstedet.

Af glaskassebord importeres meget store kvantiteter til Belgien fra Norge, Sverige og Finland. Glaskasseindustrien befinder sig i en meget daarlig stilling paa grund af den lange streik, der varede over 10 maaneder i aaret 1901. De fleste glasfabriker stod stille næsten hele aaret 1901, og da beholdningerne af glaskassebord i begyndelsen af aaret 1901 var meget stor, blev der i aarets løb kun kjøbt ganske lidet, og priserne var som følge heraf lave og gik om høsten yderligere ned. I det hele taget har saaledes aaret for denne artikel været meget daarligt.

Dimensionerne for glaskassebord er 15—16 mm. tykkelse og 4 op til 6 og 7 engelske tommers bredde. Længderne foretrækkes i gammelt fransk maal — pied du Roy.

Hvad specielt Antwerpen angaar, begyndte aaret 1901 med uhyre forraad af trælast her paa stedet og en slappelse i priserne i produktionslandene. Denne matte stemning bevirkede en følbar baisse henimod tidspunktet for skibsfartens aabning i Norden. De, som havde gjort sine indkjøb i vintermaanederne, oplevede derfor ogsaa sørgelige skuffelser. Vistnok gjorde exportørerne i Norden alle mulige anstrengelser for at holde priserne oppe, men da den almindelige slaphed paa alle kontinentale markeder og i England havde gjort betydeligt afbræk i efterspørgselen, maatte priserne sættes ned. Fragtmarkedet blev ogsaa berørt heraf, og raterne gik ned. Fra dette øieblik kunde aaret betragtes som ødelagt, og den største forsigtighed maatte udvises. Man levede da fra dag til dag og kjøbte kun det strengt nødvendige.

Afsætningen var vanskelig den største del af aaret; forbruget i almindelighed var kun ringe, hvorfor man nærede betænkelighed ved at indlade sig paa forretninger af større betydning.

Da havene i norden stængtes af is, bestræbte producenterne sig atter for at hæve priserne.

Der indførtes til Antwerpen i 1901:

Huggen gran og furu 21 894 m^3, saget do. 391 392, kassebord og tøndestav 37 223, eg og teak 81 600, yellow pine, hickory, ask, bøg m. m. 7 155, sum 539 264 m^3.

I lighed med hvad der i tidligere beretninger er skeet, hidsættes her en opgave over trælastimporten til Antwerpen fra Norge, Sverige og Finland i aarene 1899—1901, hentet fra det herværende handelskammers publikationer.

Planker, stkr.	3″ og 4″×10″ og derover.	3″×9″.	3″×8″ og derunder.
Norge	467	48 613	5 856
Sverige	2 381	12 044	34 387
Finland	1 493	5 091	65 882
Tilsammen	4 341	65 748	106 125
Import i 1900	16 375	163 500	100 050
— - 1899	5 323	131 088	56 783

Battens, stkr.	2½″×8″ og derover.	2½×7″.	2½×6½.	2½″×6″ og derunder.
Norge	19 093	276 227	157 965	194 897
Sverige	1 733	131 242	32 277	80 921
Finland	6 639	274 296	101 503	281 548
Tilsammen	27 465	681 765	291 745	557 366
Import i 1900	14 902	573 936	365 699	690 900
— - 1899	15 978	729 184	440 868	718 030

Bord, stkr.	2″.	6/4″.	5/4″.	4/4″ og derunder.	Høvlede.
Norge	11 980	—	—	—	—
Sverige	116 721	306 512	374 395	3 376 390	83 749
Finland	262 931	482 404	291 632	2 652 290	—
Tils.	391 632	788 916	666 027	6 028 680	83 749
Import i 1900	507 707	1 017 026	632 861	6 156 483	27 494
- 1899	711 125	733 066	1 102 395	6 187 145	69 696

	Kassebord og tøndestav	
	Stkr.	Kubikmeter.
Norge	4 369 772	14 912
Sverige	6 804 101	14 816
Finland	3 957 551	5 854
Tilsammen	15 131 424	35 582
Indførsel i 1900	26 693 182	56 656
— - 1899	28 918 742	69 046

Træmasse.

Ifølge den officielle belgiske statistik indførtes der i aaret 1901 til Belgien følgende kvanta træmasse:

Commerce général: Tyskland 10 319 145 kg., England 176 840 kg., Canada 687 676 kg., Danmark 48 500 kg., Spanien 43 650 kg., Amerikas Forenede Stater 3 335 083 kg., Frankrige 200 274 kg., Hamburg 293 647 kg., Norge 35 878 609 kg., Nederlandene 409 390 kg., Sverige 19 558 475 kg., Schweiz 68 805 kg., andre lande 29 100 kg., sum 71 049 194.

Som det heraf vil sees, indtager Norge den første plads blandt de lande,

der forsyner Belgien med træmasse; efter Norge med sine henimod 36 millioner kg. kommer Sverige med 19.5 millioner, derpaa Tyskland, Amerikas Forenede Stater og Canada. Af en sammenligning af opgaverne over commerce général og commerce spécial fremgaar, at saagodtsom al den fra Norge kommende træmasse og den overveiende del af den svenske ikke er transitvare, men bestemt til forbrug i landet. Derimod gaar adskilligt af den fra Tyskland og det meste af den fra Nederlandene kommende masse atter ud af landet. Konkurrencen fra Canadas side er i alle fald til dato ikke synderlig stor. Sammen med Tyskland og Amerikas Forenede Stater behersker Norge og Sverige markedet.

Ifølge den norske statistik udførtes til Belgien i aaret 1901 — norsk vare —: Træmasse, tør 2 091 830 kg., vaad 34 765 180 kg., cellulose, tør 4 457 560 kg., vaad 56 000 kg. Heri er altsaa ikke medregnet fremmed vare, der fra Norge udførtes til Belgien.

Sten og mineralier. De forsøg, der er gjort paa at indføre kleber-sten her i landet, er ikke faldt heldig ud. Norsk marmor findes at være for flekket til at anvendes til bygningsøiemed; den kan derhos vanskelig konkurrere med vare fra Carrara. Af granit indføres derimod fremdeles betydelige kvanta saavel fra Sverige som fra Norge, væsentlig af firmaet Arsène Janssen hersteds. Norsk kantsten — bordyrsten — kommer især fra Fredrikshald. Af feltspat indføres ogsaa meget hertil og i transit til Tyskland, særlig til fabrikation af porcelæn. Da denne sten falder noget dyr, er man i den senere tid begyndt at erstatte den med porcelænslere, der falder adskillig billigere. Fra Arendal, Tvedestrand og Fredrikstad indføres endel feltspat i form af mel — samt i stykker. Af baryt indføres meget fra Tyskland, derimod vistnok intet fra Norge; den sælges her til ca. 14 frcs. pr. 1 000 kg. cif. Antwerpen. Muligheden af konkurrence fra Norge i denne vare vil derfor bero paa, om den kan leveres her til denne pris. Flusspat er ikke meget efterspurgt, men finder dog nogen afsætning, særlig til jernverkerne. Den norske flusspat er noksaa meget efterspurgt; men kjøberne forlanger i almindelighed analyser. Petalit har ligeledes været endel efterspurgt; hvis den kan opdrives i Norge, kan muligens afsætning paaregnes; den leveres særlig fra Utö i Sverige. Norsk ruthil falder vel dyr, og konkurrencen med amerikansk vare bliver stadig vanskeligere. Thorit finder neppe afsætning til de priser, hvortil den nu udbydes fra Norge. Dolomit findes her i saa store mængder, at det neppe lønner sig at udbyde den til salg. Zirkon og beryl efterspørges fra tid til anden. Af svovlkis skibes betydelige mængder fra det nordlige Norge til Gent og Antwerpen.

Der indløber jevnlig til generalkonsulatet, særlig fra Norge, anmodninger om at opgive kjøbere til gruber og ertsforekomster. Generalkonsulatet kan som regel ikke tilfredsstillende besvare disse forespørgsler, da hertil kræves et intimere kjendskab til de vekslende stemninger, der i denne henseende gjør sig gjældende hos belgiske kapitalister, end generalkonsulatet har anledning til at erhverve. Man er derfor nødt til i saadanne tilfælde at henvise vedkommende til specielle agenter. For at beskjæftige sig med anliggender af denne art fordrer disse som ufravigelig regel, at analyser og prøver oversendes, og at der tillige vedlægges en paa engelsk eller andet almindelig kjendt sprog af en tillidvækkende bjergkyndig affattet beskrivelse af forekomsterne.

Fiskemarkedet. Angaaende fiskemarkedet hersteds kan anføres føl-

gende, der væsentlig er hentet fra oplysninger meddelt af et herværende firma, der driver forretninger med import af fisk. Tilførselen af fisk fra Norge og Sverige har kun været af meget liden betydning. Priserne har paa grund af det daarlige fiske været altfor høie i Norge og Sverige til at kunne give anledning til nogen betydeligere indførsel.

Af fersk sild er der knapt blevet indført et par hundrede kasser, der er blevet solgt til en pris af omtrent 25 frcs. Af saltet sild af merket KKKK er der blevet solgt lidt til røgning til en pris af 40 à 45 francs.

Endel kasser fersk fisk er blevet indført og har opnaaet følgende priser: „Flottes" fra Sverige 30—40 frcs. pr. 100 kg.; helleflyndre 50—75 frcs. pr. 100 kg. Endel tønder torsk er blevet solgt til 25—35 og 35—45 frcs. pr. tønde efter kvalitet.

Hermetik og konserver bør kunne finde adskillig afsætning i Belgien. Stavangerfirmaet Chr. Bjelland & Co.s bekjendte fabrikat har saaledes allerede fundet et godt marked har. Af konserverede fiskevarer er det navnlig ansjos, marineret sild, ørret og fiskeboller, der finder afsætning. Det tør dog endnu vare en tid, før disse varer bliver tilstrækkelig kjendt og skattet her. Endel restauratører har taget større eller mindre partier deraf, og paa denne maade tør kjendskaben hertil blive spredt i videre kredse. I Bruxelles er afsætningen heraf omtrent dobbelt saa stor som i Antwerpen.

„Fresh herrings" i hermetiske bokser efterspørges adskillig af Congoselskaber her samt fra Marokko, og af denne vare vil der kunne afsættes adskilligt over Antwerpen, hvis man kan konkurrere med skotsk vare, særlig fra Aberdeen. Varen bør forsendes i smaa bokser eller glas.

I ansjos har de norske hermetikfabriker faaet en slem konkurrent i Zuidersø-ansjos i hollandsk nedlægning.

I ørret leverer russiske fabriker en god og billig vare; de norske fabriker maa derfor ikke være for stive i sine priser, hvis de skal kunne bestaa i konkurrencen. Stavangervaren falder i kundernes smag.

Hvis norske konservefabriker kan konkurrere med andre i vildt, er der en del at gjøre i export af konserveret vildt til China over Antwerpen. Endvidere turde der være mulighed for export af konserver over Antwerpen til Transvaal.

I hermetiske grønsager er der derimod neppe noget at gjøre her i landet, hvor gode friske grønsager kan faaes næsten hele aaret rundt til rimelige priser.

Fyrstikker. Svenske fyrstikker har her i Belgien saavelsom andetsteds vundet almindeligt bifald og været eneraadende ogsaa paa belgiske markeder. Det er især merket „Vulcan", som nu er det næsten eneste gangbare, idet belgierne, naar de har vænnet sig til et merke og finder det godt, er strengt konservative. Indførselen af fyrstikker er fremdeles betydelig, og uagtet de forholdsvis høie priser, som forlanges for svenske fyrstikker, finder disse endnu god afsætning. Alligevel spores der dog aar om andet en nedgang i importen, idet der i Belgien er anlagt flere fyrstikfabriker, som leverer til meget lave priser.

De belgiske fyrstikkers kvalitet er vistnok de svenskes betydelig underlegen, men fabrikerne arbeider med kraft paa at fuldkommengjøre sine produkter. Et par fabriker er allerede naaet saa langt, at de fabrikerer stikker, som ikke staar meget tilbage for de svenske, samtidig som de i prisbillighed lader de svenske fyrstikker langt efter sig. Saaledes leverer f. ex. en af fabrikerne 1 000 æsker frit tilsendt for frcs. 6.50 og det paa anden haand. En pakke paa 10 æsker kommer saaledes paa 6.5 centimes, medens en pakke paa 10 æsker af „Vulcan" eller andre svenske merker i handelen koster 15 centimes. De belgiske fabriker vinder endvidere stedse større fremgang paa kolonierne, og den tid turde ikke være langt borte, da de svenske fabriker vil nødes til at regne med de belgiske fyrstikfabrikanter som slemme konkurrenter.

De belgiske fabriker arbeider under gunstige forhold, idet arbeidsløn og de kemiske materialier er billigere end i Sverige. Træmaterialet til fyrstikker importerer belgierne direkte fra Rusland og Canada, ligesom de importerer store kvanta færdigarbeidede stikker fra Riga og andre steder.

Norske fyrstikker sees sjeldnere paa markedet her. Der indføres vistnok endel fyrstikker fra Norge, men disse er sandsynligvis for den største del kun transitvarer.

Huder. Fra aarets begyndelse har priserne havt en opadgaaende tendens ligetil vaaren, da forretningerne næsten laa ganske nede. Fra juli til september øgedes efterspørgselen raskt, og prisstigningen for oksehuder — saladeros — beløb sig til ca. 10 pct. over priserne i slutningen af december. I oktober maaned trak imidlertid de engelske kjøbere, der indtil da alene havde holdt priserne oppe, sig tilbage fra markedet, og da der samtidig indtraf betydelige vareforsyninger, gik haussen atter noget tilbage. Efter dette tidspunkt tiltog efterspørgselen atter kraftig; betydelige forretninger afsluttedes, særlig i november, til meget faste priser, og forraadet paa markedet fandt rask afsætning.

Man afsluttede aaret med en beholdning, der for Antwerpen og Havre beløb sig til 188 000 huder mod 377 000 foregaaende aar.

Beskaffenheden af de i aarets løb ankomne saladeroshuder har i det store og hele taget været tilfredsstillende. Fra afkjølningsetablissementerne i Buenos Aires er der ankommet forskjellige partier, der har været vel behandlet, men ofte har ladet meget tilbage at ønske med hensyn til styrke, idet disse etablissementer kun slagter meget svært kvæg.

Mataderoshuderne fra Montevideo og Buenos Aires trænger til at gjøre betydelige fremskridt med hensyn til beredningen for at fortjene sit gode rygte fra tidligere dage.

Der solgtes til leverance i aaret 1901168 500 huder mod 33 200 i aaret 1900. Af tørrede huder fra La Plata indførtes 110 000 mod 151 900 i aaret 1900. Aarets import indskrænker sig for den største del til pesadoshuder og tørrede kalveskind. Denne artikel har frembudt liden interesse, og prissvingningerne har været lidet bemerkningsværdige. Noteringerne pr. ultimo december i de to sidste aar har været:

		1901.	1900.	Prisstigning.
Mataderos oksehuder . . .	frcs.	105 à 110	102 à 107	frcs. 3
— kohuder . . .	„	105 à 110	102 à 107	„ 3
Campos oksehuder . . .	„	90 à 98	92 à 95	„ 3
— kohuder	„	90 à 98	81 à 95	„ 3

Cement. Den første fabrik til fremstilling af kunstig cement i Belgien anlagdes henimod aaret 1874. For tiden er der i landet et dusin fabriker, der beskjæftiger sig med fabrikation af denne artikel.

Belgien forbruger paa sit indenlandske marked kun en ringe del af sin produktion. Den betydelige fremgang i denne industri, hvis aarlige produktion beløber sig til ca. 1 million tons, skyldes exporten. England og dets kolonier, Brasilien, Egypten, Amerikas Forenede Stater, Frankrige, Nederlandene og den argentinske republik tager aarligaars betydelige kvantiteter af den belgiske cement. Exporten her fra landet har i aaret 1901 beløbet sig til 491 672 765 kg. og i aaret 1900 til 408 283 956 kg.

Alene Frankrige belægger dette produkt med en fast toldafgift af 5 frcs.; trods denne skranke er dog udførselen til Frankrige gaaet fremad fra 7 785 490 kg. i aaret 1898 til 11 685 512 kg. i aaret 1901.

Derimod er udførselen til Tyskland saavelsom til England aftaget Artikelen har i det forløbne aar lidt meget som følge af overproduktion i produktionslandene i det hele taget, og skjønt fabrikationen af Portland cement i Belgien er blevet betydelig forbedret ved brug af nye i høi grad fuldkommengjorte maskiner, har priserne paa cement dog maattet følge den almindelige nedgang i artikelen.

Ikke destomindre er de i aarets løb exporterede kvantiteter cement meget betydeligere end i aaret 1900. Takket være sin gode kvalitet og sin prisbillighed vedbliver den belgiske cement at vinde fremgang paa de internationale markeder, og findes der fabriker, der fremstiller mindre gode kvaliteter, er grunden hertil den, at de har særlige kunder, oversjøiske importører, der forlanger en saadan vare. Paa ganske faa undtagelser nær har Belgien kun benyttet indenlandsk cement, der synes at være tilfredsstillende i enhver henseende. En vigtig rolle ved en artikel som cement spiller fragten til oversjøiske lande. I de sidste tider har man i forskjellige af disse lande anlagt cementfabriker, der leverer en mere eller mindre god vare.

For at sikre den belgiske vare den plads, den har tilkjæmpet sig, maa man kunne gjøre sikker regning paa bibehold af alle hertil medvirkende faktorer, det vil sige en moderat pris for varen leveret frit ombord i Antwerpen og navnlig paa en rimelig fragt, der tager fornødent hensyn til afsætningsmarkederne. Cementhandelen finder ikke tilstrækkelig støtte hos dampskibsselskaberne; sjøfartskonferencerne burde lægge sig mere paa sinde solidariteten mellem rederens og producentens interesser.

Det har i aarets løb været vanskeligt for belgiske fabriker at konkurrere med norske cementfabriker paa grund af det store prisfald i Norden. De belgiske fabriker har imidlertid stor afsætning udenfor Europa og agter derfor at opretholde sine priser.

Ostende. Indførselen af trælast fra Sverige og Norge har i aaret 1901 været større end i aaret 1900; beholdningen ved aarets udgang var større end ved det tilsvarende tidspunkt foregaaende aar.

Indførselen af is fra Norge til Ostende i aarene 1900 og 1901 vil fremgaa af følgende tabel:

	1900.	1901.		1900.	1901.
	Kg.	Kg.		Kg.	Kg.
Januar .	—	460 000	Marts . .	—	—
Februar .	—	—	April . .	450 000	350 000

	1900. Kg.	1901. Kg.		1900. Kg.	1901. Kg.
Mai . .	720 000	850 000	Oktober .	1 300 000	1 900 000
Juni . .	2 470 000	2 320 000	November .	—	820 000
Juli . .	2 100 000	1 880 000	December .	—	—
August .	4 020 000	3 025 000			
September	1 170 000	1 770 000		12 580 000	13 375 000

Af denne tabel vil sees, at indførselen af is i aaret 1901 med 795 tons har overskredet indførselen i det næstforegaaende aar, og i betragtning af den forløbne vinters mildhed vil importørerne her ikke kunne forsyne sig med indenlandsk naturlig is. Vicekonsulen udtaler derfor som sin formening, at indførselen af is i indeværende aar vil overskride forrige aars. Beholdningen af is var ved aarets udgang mindre end paa det tilsvarende tidspunkt foregaaende aar.

Fisk. Ved auktionssalg — vente à la Minque — opnaaedes i aaret 1901 i Ostende følgende priser pr. kg.:

Aal	frcs.	1.10	Saltet torsk	frcs.	1.10
Kabliau	„	0.70	Røgede sardiner	„	0.30
Krabber	„	0.20	Ferske „	„	0.15
Ræker	„	0.80	Hollandsk laks	„	7.00
Stør	„	2.40	Skotsk „	„	5.50
„Flottes“	„	0.50	Røget „	„	6.00
Fersk sild	„	0.15	Tunge, stor	„	4.00
Røget „	„	0.45	— middels	„	3.50
Saltet „	„	0.40	— smaa	„	3.10
Hummer	„	5.50	Stokfisk	„	1.00
Østers, 1ma pr. 100 stk.	„	8.25	Pigvar	„	2.70
— 2da pr. 100 stk.	„	4.70			

Fragtmarkedet. De i aarets løb betalte fragter for trælast har udgjort pr. St. Petersburger standard fra: Hudiksvall frcs. 32.00, Hernösand frcs. 35.00, Sundsvall frcs. 34.00, Skellefteå frcs. 39.00, Fredrikstad frcs. 25.00, Sannesund frcs. 26.00, Arendal frcs. 22.00, Kristianssand frcs. 23.00.

Tunis.

Aarsberetning for aaret 1901 fra konsul Hj. Rosenlund, dateret 20de september 1902.

Norges skibsfart paa havnene Tunis, Sousse og Sfax havde følgende omfang:

	Ankomne norske fartøier.						Afgaaede norske fartøier.					
	Fra Norge.		Fra andre lande.		Sum.		Til Norge.		Til andre lande.		Sum.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
A. Med ladning.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	-	4 297	5	4 297	-	-	2	1 240	2	1 240
Seilskibe	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	5	4 297	5	4 297	-	-	2	1 240	2	1 240
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	3	2 133	3	2 133	-	-	5	3 984	5	3 984
Seilskibe	-	-	1	423	1	423	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	4	2 556	4	2 556	-	-	5	3 984	5	3 984
Totalsum af ladede fartøier	-	-	9	6 853	9	6 853	-	-	7	5 224	7	5 224
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	1	552	1	552	-	-	5	4 374	5	4 374
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	1	552	1	552	-	-	5	4 374	5	4 374
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	2	1 851	2	1 851	-	-	-	-	-	-
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	1	423	1	423
Sum	-	-	2	1 851	2	1 851	-	-	1	423	1	423
Totalsum af ballastede fartøier	-	-	3	2 403	3	2 403	-	-	6	4 797	6	4 797

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 115 663.00, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 60 793.00.

For ordre, reparation eller lignende anløb 3 norske fartøier dr. 2 847 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 4 dr. 3 713 tons, til hovedstationen 2 dr. 1 653 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske fartøier ved hovedstationen kr. 356.50, ved vicekonsulsstationerne kr. 279.77; heraf tilfaldt konsulen kr. 139.89. Af

svenske fartøier ved hovedstationen kr. 104.96, ved vicekonsulsstationerne kr. 130.75; heraf tilfaldt konsulen kr. 65.38. Ialt tilfaldt konsulen kr. 666.72.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 11.88, i svenske sager kr. 179.93, i andre sager intet; ved vicekonsulsstationerne, i norske sager kr. 5.00, i svenske sager kr. 5.00, i andre sager intet.

Af de med ladning ankomne fartøier førte 6 trælast og 5 stenkul. Af de afgaaede ladede fartøier transporterede 3 trælast (restladninger), 2 zinkmalm, 5 fosfat og 1 alfa.

Paa pladsene Bizerte, Mehdia, Skira og Gabès, hvor vicekonsuler ikke er ansatte, var, ifølge officielle opgaver, den norske skibsfart følgende:

Ankomne med ladning	4	fartøier	dr. 3 045	tons
— i ballast	12	—	„ 13 268	„
Afgaaede med ladning	12	—	„ 13 268	„
— i ballast	4	—	„ 3 045	„

Af de her nævnte fartøier indtog 3 saltladning ved Mehdia, de øvrige alfaladning ved Skira og Gabès.

Et svensk fartøi dr. 955 tons anløb Bizerte.

Fragtmarkedet. Følgende fragtsatser er kommet til konsulatets kundskab:

For trælast fra Pensacola til Tunis £ 5. 2. 6 (mai); fra Söderköping til Bizerte og Tunis frcs. 80.00 (juni); fra Pensacola til Tunis og Bizerte frcs. 140.60 (septbr.); fra Sundsvall til Sfax frcs. 70.00 (septbr.).

For stenkul: Fra Cardiff til Tunis frcs. 12.50 (jan.); frcs. 9.50, frcs. 9.75 (febr.); frcs. 9.00, frcs. 11.75 (marts); frcs. 11.25 (april); frcs. 11.75 (juni); frcs. 10.50 (juli); frcs. 9.00 (oktbr.); frcs. 8.50 (novbr.); frcs. 8.00 (decbr.); til Bizerte frcs. 10.50 (mai); frcs. 7.25 (decbr.); til Sfax frcs. 11.75 (juli); frcs. 9.00 (decbr.); fra Swansea til Tunis frcs. 13.00 (jan.); frcs. 9.75 (febr.); frcs. 9.00 (aug.); frcs. 9.50 (septbr.); til Bizerte frcs. 9.75 (febr); 11 sh. (mai); frcs. 10.75 (juni); fra Newcastle til Tunis frcs. 8.10 (novbr.).

For mineralier: Fra Tunis til Swansea 8 sh. (marts og juni.)

For fosfat: Fra Sfax til Garston 10 sh. (jan.); til Dublin 8 sh. 6 d (jan.); til Göteborg 9 sh. $7^1/_2$ d (marts); til Newcastle 8 sh. 6 d (septbr.); til Kings Lynn 9 sh. (decbr.).

For alfa (espartogræs) fra Gourin og Skira til England 15 sh. (jan.).

De forenede rigers samlede skibsfart paa Tunis i det forløbne aar udgjorde:

	Ankomne fartøier.			
	Antal.	Tons.	Import i tons.	Export i tons.
	39	36 642	12 981	20 893
mod i 1900 . .	20	19 941	9 059	12 484
„ - 1899 . .	13	11 632	9 065	1 973
„ - 1898 . .	21	18 437	10 151	6 081
„ - 1897 . .	10	8 683	8 400	150

Paa grund af den korte afstand mellem Frankrige og regentskabet Tunis, toldlovgivningsforholdene og subvention indtager den franske marine første plads i skibsfarten paa Tunis. Enhver mulighed for andre landes fartøier for under saadanne forholde at konkurrere med den synes udelukket. Den italienske flaade, som for sin navigation paa Tunis ogsaa nyder statsunderstøttelse, har sit givne virkefelt hovedsagelig i overførelsen af varer mellem Italien og Tunis, og heller ikke her kan andre landes fartøier med fordel konkurrere. Da vareudbyttet mellem Frankrige og Tunis og mellem dette land og Italien i aaret 1901 opgik til resp. 258 464 og 105 817 eller til tilsammen 364 281 tons, og totalomsætningen af varer, indførsel og udførsel, beløb sig til 718 229 tons, stod saaledes tilbage en fragtfart af ca. 354 000 tons til fordeling mellem andre landes handelsflaader. Af disse transporteredes 26 941 tons af norske og 6 933 tons af svenske eller af de forenede rigers fartøier tilsammen 33 874 tons, udgjørende ca. 9.5 pct. Tyske rederier har holdt sig vel fremme og fragtet omkring 42 000 tons til og fra Tunis.

Da landet nu med fosfat, malm, alfa og salt byder returfragt, og fartøier saaledes kan slippe at afgaa herfra i ballast, har forholdene for skibsfart her betydelig forbedret sig, og det er at haabe, at rederierne i de forenede riger vil have øinene aabne for de fordelagtige fragttilfælde, som her kan tilbyde sig. Særlig vil jeg paapege den forholdsvis ikke ubetydelige import af korn, som finder sted fra russiske havne ved Sortehavet.

I steńkulimporten, opgaaende i aaret 1901 til 50 352 tons, har deltaget 4 norske og et svensk fartøi, som tilsammen har transporteret 7 281 tons. Af trælast hidførtes 21 177 tons, dog blot 3 224 tons med norske og 1 334 tons med svenske fartøier.

I udfragter har norske og svenske fartøiers deltagelse været livligere end tidligere. Saaledes er med fosfat afgaaet 3 norske fartøier med 4 575 tons og 2 svenske fartøier med 3 726 tons. Hele fosfatexporten var ca. 179 000 tons. Af de udførte 5 584 tons salt fragtedes 5 582 tons med norske fartøier. Af en totaludførsel af alfa, opgaaende til 30 616 tons, er 4 496 tons afgaaet med norske fartøier. Derhos har 2 fartøier, et norsk og et svensk, transporteret tilsammen 2 300 tons zinkmalm, hvoraf udførtes 20 171 tons.

At merke er, at regentskabet Tunis's handelsomsætning stadig er i stigende — summen af import og export udgjorde i aaret 1885 ca. 200 000 tons mod 718 229 tons i aaret 1901 — og hvad særlig exporten af fosfat og malm angaar, findes al aarsag til at antage, at den vil forøges betydelig, naar de nu (1902) besluttede jernbaneanlæg, som vil give det indre af landet de for en rationel udvikling absolut nødvendige udfartsveie, er naaet til udførelse.

Regentskabet Tunis har ingen udviklet industri, og dets økonomiske stilling staar i intimt forhold til jordbrugets afkastning.

Handel. Toldstatistiken opgiver den totale handelsomsætning, repræsenteret af import: frcs. 64 682 567 og export: frcs. 39 127 547, tilsammen frcs. 103 810 114 mod i aaret 1900 frcs. 104 074 433 og i aaret 1899 frcs. 105 211 701.

Importværdien af saadanne af Tunis's importartikler, som kan interessere de forenede riger, var i aaret 1901 i francs:

Naturlig og kondenseret melk	117 831	Staal i stænger	67 085
Ost	609 538	Valset staal	114 654
Smør	263 092	Blæk	23 268
Fisk, fersk, tørret, saltet eller røget	154 464	Lys	410 536
Fisk, nedlagt eller tilberedt paa anden maade	117 305	Fajance og porcelæn	237 779
Trælast	2 046 379	Papir, alle slags	573 195
Øl	260 274	Huder og arbeider deraf	1 838 803
Alkohol, ren	108 709	Landbrugsredskaber (motorer ikke iberegnet)	552 422
Likører	165 553	Do. andre	1 346 344
Slibe- og brynestene	17 214	Verktøi, alle slags	147 854
Kalk	282 791	Knivsmedarbeider	52 126
Cement	336 096	Støbe- og jerngods	640 386
Stangjern og vinkel T jern	1 544 663	Grovsmedarbeider	358 392
Baandjern	97 855	Kleinsmedarbeider	127 761
Jernblik	143 615	Husholdningsartikler af jern	282 388
Jern- eller staaltraad	104 564	Andre jernarbeider	799 537
Axler af jern og staal	32 931	Kobberarbeider	203 454
Jernbaneskinner	230 864	Møbler, alle slags	283 206
		Fyrstikker	212 050
		Postpakker (colis postaux)	3 919 467

Trælast. Importen af trælast har, sammenlignet med aaret 1900, gaaet ned med frcs. 198 566, og hvad særlig indførselen fra Sverige angaar, har denne i aaret 1901 blot gaaet op til frcs. 441 158 mod frcs. 844 266 i aaret 1900.

Aarsagen til denne nedgang maa søges dels deri, at opførelsen af vaaningshuse er formindsket betydelig i den sidste tid, dels ogsaa deri, at importørernes lagre fra foregaaende aar i almindelighed var usedvanlig store. Salgspriserne, som i begyndelsen af aaret var ganske faste, gik siden betydelig ned med den nye tilførsel til lavere indkjøbspris. Mod slutningen af aaret indførtes for første gang en ladning trælast fra det nordlige Finland. Et par mindre partier grubetømmer indførtes.

Totalimporten af trælast fordelte sig som følger:

Egesviller	frcs.	7 332	Master, spirer og diverse rundt virke	frcs.	2 963
Eg, saget	„	11 277	Tøndestav	„	115 460
Valnødtræ, ubearbeidet eller firhuggen	„	2 554	Tøndebaandvirke	„	16 237
Do., saget	„	5 730	Støer og andet virke	„	8 406
			Møbelvirke	„	6 572
Anden trælast, ubearbeidet eller firskaaret:			Bearbeidet virke:		
Jernbanesviller	„	5 759	Listverk	„	31 966
Andre	„	196 406	Andre arbeider af træ	„	203 329
Saget	„	1 432 388			

Ialt frcs. 2 046 379 modsvarende kg. 21 177 034 mod i aaret 1900 frcs. 2 244 945 og kg. 22 574 209 og i aaret 1899 frcs. 2 028 609 og kg. 20 566 287.

Fra Norge indførtes følgende artikler:

		Værdi.
Konserver og kjødextrakt	frcs.	20
Kondenseret melk	„	100
Ost	„	6
Fisk og produkter deraf	„	365
Sukkerbrød	„	15
Trælast	„	362
Øl	„	360
Okker og andre farver	„	3 080
Lys	frcs.	25
Flasker	„	45
Taugverk	„	73
Papir og pap	„	433
Metalarbeider	„	550
Møbler	„	145
	Ialt frcs.	5 579

mod i aarene 1900 frcs. 3 737, i 1899 frcs. 5 142, i 1898 frcs. 5 709 og i 1897 frcs. 10 000.

Importen fra Sverige udgjordes af:

		Værdi.
Tjære	frcs.	300
Øl	„	125
Likører	„	300
Jern	„	17 770
Glasarbeider	„	300
Farvede og trykte bomuldstøier	„	15
Papirarbeider	„	40
Symaskiner	„	70
Verktøi	„	185
Støbegods	frcs.	350
Metalarbeider	„	1 280
Møbler	„	2 011
Legetøi	„	60
Postpakker	„	47
	Ialt frcs.	22 853
Trælast	„	441 158
	Tilsammen frcs.	464 011

mod i aarene 1900 frcs. 883 586, i 1899 frcs. 746 774, i 1898 frcs. 374 474 og i 1897 frcs. 451 369.

Exporten. De vigtigste artiklers forskjellige exportværdier var:

Levende dyr	frcs.	3 408 714	Alfa (espartogræs)	frcs.	3 061 610
Huder	„	1 533 471	Garvebark	„	695 965
Uld	„	133 458	Vin	„	586 531
Fiskeriprodukter	„	1 875 462	Fosfat	„	4 472 537
Sop	„	2 034 397	Blymalm	„	515 976
Hvede	„	5 308 398	Zinkmalm	„	2 017 150
Byg	„	629 565	Salt	„	21 193
Havre	„	697 480	Sæbe	„	334 664
Mel	„	129 980	Vævede tøier	„	1 534 096
Dadler	„	557 476	Metalarbeider	„	181 793
Olivenoljer	„	5 817 874	Espartoarbeider	„	247 028
Korkbark	„	397 440	Postpakker	„	736 603

Til Norge udførtes: Vin for frcs. 90 og salt for frcs. 20 170 og til Sverige: Fosfat for frcs. 43 150, matter for frcs. 1 000 og postpakker for frcs. 98.

Som det fremgaar ved sammenligning med oven angivne exportværdier, har Norge paa frcs. 1 023 nær absorberet Tunis's totaludførsel af salt. Angaaende saltexporten henvises til konsulatets rapport af 20de marts 1902.

Korkegskogene har givet 1 260 000 kilo korkbark, af hvilken den bedre kvalitet solgtes til en middelpris af frcs. 32.84 pr. 100 kilo. Salget fandt som vanligt sted ved aaben auktion, og kjøberne var bosatte dels i Algeriet dels i Frankrige.

Norske og svenske handelshuse, etablerede i regentskabet Tunis.* Den eneste for konsulatet opgivne forandring i den fortegnelse over saadanne huse, som indsendtes med foregaaende aarsberetning, er, at hr. Tom Heurlin med udgangen af aaret 1901 har ophørt at drive handel med trælast i Tunis.

Sundhedstilstanden var i almindelighed god; dog har mod slutningen af aaret en mildere koppeepidemi optraadt i byen Tunis.

Konsulatets adresse er 26 Rue de Metz og dets kontortid hverdage kl. 8—11 f. m.

Lima.

Aarsberetning for 1901 fra generalkonsul Luis Lembcke, dateret 31te august 1902.

Skibsfarten. 10 norske seilskibe dr. 10 190 tons anløb i aaret 1901 Callaos havn.

Konsulatfakturaer. Den peruvianske regjering har nu indført den lettelse for skibe, der bringer kul for The Pacific Steam Navigation Company's dampskibe, at saadanne skibe, naar de er konsignerede „til ordre", om de senere skulde blive beordrede til en peruviansk havn, ikke behøver at være forsynet med peruviansk konsulatfaktura fra afskibningshavnen, men kan udtage saadan i ordrehavnen.

Importen opgik i aaret 1900 til en værdi af £ 2 317 150 mod £ 1 873 481 i aaret 1899. Sverige figurerer med en import til en værdi af 57 £, hvorimod intet kan sees at være indført fra Norge, hvilket kommer deraf, at varerne opføres som importerede fra det land, over hvilket de sidst har transiteret. De vigtigste importartikler er bomuld, uld, linvarer, møbler, fødemidler, maskiner, isenkram, papir, kul, trælast etc. Da befolkningens behov er smaa, er der ikke udsigt til nogen betydeligere for-

øgelse af importen. Der findes nu inden landet fabriker for tilvirkning af manufakturvarer („grey domestics", „white shirtings" etc.), fyrstikker — al udenlandsk konkurrence i denne artikel er udelukket —, sæbe, lys, møbler, skotøi, hatte, kalciumkarbid etc.

Exporten opgik i aaret 1900 til et beløb af £ 4 497 999 mod £ 3 072 591 i aaret 1899. De vigtigste exportartikler er: Bergverksprodukter (export i aaret 1901 43 162 tons), sukker (export i aaret 1901 110 000 tons), kaffe (exporteret til Hamburg fra Perenédistriktet ca. 4 300 000 lbs.).

Kursen holdt sig i aaret 1901 nogenlunde al pari, eller i 24 pence pr. sol.

Der herskede ogsaa i aaret 1901 indre og ydre fred i Peru, derimod virkede de lave priser paa landets vigtigste exportartikler hemmende paa udviklingen af den almindelige velstand. Elektrisk belysning benyttes nu i de fleste større byer, og et større telefonnet er spredt over enkelte distrikter.

Calcutta.

Aarsberetning for aaret 1901 fra generalkonsul S. E. Voigt, dateret 23de september 1902.

Den norske skibsfart. Til Calcutta ankom i aaret 1901 5 norske dampskibe dr. 10 015 tons, hvoraf 4 dr. 9 007 tons i ballast og 1 dr. 1 008 tons med ladning; de første afgik med ladning og det sidstnævnte i ballast.

Bruttofragterne udgjorde for det med ladning ankomne dampskib 700 £ og for de fire med ladning afgaaede 5 264 £.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe £ 33. 4. 5.

Ingen svenske fartøier anløb havnen.

Under budgetaaret 1901—1902 ankom til Calcutta ialt 1 499 skibe dr. 2 869 700 tons, hvoraf fra udlandet 529 dr. 1 280 872 tons, mod i det foregaaende aar henholdsvis 1 503 dr. 2 799 750 tons og 510 dr. 1 188 159 tons. Seilskibenes antal er stadig i aftagende. 71 dampskibe erholdt fuld ladning af jute.

Fragterne var i aaret 1900—1901 gjennemgaaende lave, og fragtmarkedet var flaut. For tiden noteres følgende rater pr. damper. Til London: Ris og hvede 15 sh., linfrø og jute 17 sh. 6 d, the 31 sh. 3 d; til Dundee: Jute 20 sh.; til New York: Linfrø $ 4.50. Til Bombay: Kul rupees 4/8.

Import. Britisk Ostindiens samlede import af varer opgik i aaret 1901—1902 til en værdi af 814 708 170 rupees mod 762 778 853 rupees i det foregaaende aar, eller en forøgelse af ca. 52 millioner rupees, af hvilken ca. 31 millioner rupees falder paa bomuldsvarer. Til Calcutta ankom i aaret 1901—1902 sjøværts varer til en værdi af 361 304 000 rupees. Importen af

dampmaskiner med tilbehør steg i værdi med over 1 million rupees. Af fyrstikker indførtes ialt for rs. 1 329 979, hvoraf fra Japan for rs. 429 160. De japanske fyrstikker er billigere end de skandinaviske, men de sidste er de første overlegne i kvalitet. Af thekister indførtes for rs. 1 016 303 mod rs. 2 267 925 det foregaaende aar; trækister var lidet efterspurgte.

Exporten fra Britisk Ostindien opgik i aaret 1901—1902 til en værdi af rs. 1 244 648 239 mod rs. 1 073 690 298 i aaret 1900—1901. Af bomuld exporteredes til Europa for rs. 3 815 000 og til China og Japan for rs. 4 289 000; pris for fin Bengalenvare rs. 16/8 pr. mound. Af raa huder exporteredes 7 361 141 stykker. Af indigo exporteredes 74 913 mounds til en værdi af rs. 165 pr. mound = rs. 1 235 400. Jute: Export i aaret 1901—1902: Raa jute 3 847 961 baller à 400 lbs., jutesække 228 844 768 stkr., jutestrie 418 420 164 yards. Kommende jutehøst anslaaes at ville blive ca. 25 pct. under en middelshøst, og prisen er derfor gaaet op til rs. 32 pr. balle for god 1ste sort vare. Af the exporteredes 156 402 045 lbs. til en gjennemsnitsværdi af $7^3/_{12}$ annas pr. lb. Af shellak udførtes for rs. 9 522 129; prisen er for tiden rs. 53 pr. mound for T. N.

Generalkonsulatets adresse er: No. 4, Mission Row. Kontortid 11—5; lørdage 11—1. Telegrafadresse: „Norsk", Calcutta.

Indhold: **Antwerpen** s. 828. — **Buenos Aires** s. 801. — **Calcutta** s. 847. — **Kystfarten paa Mexico** s. 827. — **Lima** s. 846. — **Manila (Philippinerne)** s. 827. — **Stettin** s. 814. — **Tunis** s. 841.

Johannes Bjørnstads bogtrykkeri.

KONSULATBERETNINGER.

Uddrag af aarsberetninger fra de norske og svenske konsuler m. m.
indkomne i aaret 1902.

Udgivet ved
No. 18. departementet for det indre, afdelingen for udenrigske sager, handel og sjøfart. **1902.**

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

Shanghai.

Aarsberetning for aaret 1901 fra konst. generalkonsul Filip Hagberg, dateret 30te august 1902.

Den norske skibsfart i aaret 1901.

	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	-	-	67	75 776	67	75 776	-	-	23	23 902	23	23 902
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	67	75 776	67	75 776	-	-	23	23 902	23	23 902
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	117	114 131	117	114 131	-	-	93	33 828	93	83 828
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	117	114 131	117	114 131	-	-	93	33 828	93	83 828
Totalsum af ladede fartøier	-	-	184	189 907	184	189 907	-	-	116	107 730	116	107 730
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	8	7 478	8	7 478	-	-	52	59 433	52	59 433
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	8	7 478	8	7 478	-	-	52	59 433	52	59 433
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	17	16 479	17	16 479	-	-	38	43 725	38	43 725
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	17	16 479	17	16 479	-	-	38	43 725	38	43 725
Totalsum af ballastede fartøier.	-	-	25	23 957	17	23 957	-	-	90	103 158	90	103 158

For ordre, reparation eller lignende ankom 13 norske dampfartøier dr. 14 681 tons.

Af svenske fartøier ankom til distriktet 16 dampfartøier, deraf intet til hovedstationen.

Af norske fartøier erlagdes i konsulatafgifter ved hovedstationen $ 1 812.72, ved vicekonsulsstationerne $ 3 678.95, hvoraf tilfaldt generalkonsulen $ 1 839.48.

Af svenske fartøier erlagdes ved vicekonsulsstationerne $ 534.82, hvoraf tilfaldt generalkonsulen $ 267.41.

Tilsammen tilfaldt generalkonsulen $ 3 919.61 à kr. 1.80 = kr. 7 055.30.

I expeditionsafgifter erlagdes ved hovedstationen i norske sager $ 265.40, i svenske sager $ 140.95 eller sammenlagt $ 406.35 à kr. 1.80 = kr. 731.43.

Handel. Kinas handelsomsætning med udlandet i de sidste 5 aar sees af nedenstaaende tabel:

Aar.	Import.	Export.	Sum.
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
1901 . . .	268 302 918	169 656 757	437 959 675

alt i Haikwan taels.

Regnet i kroner var totalomsætningen i aarene: 1897 (kurs 2.11¾) 985 mill., 1898 (kurs 2.10⅝) 957 mill., 1899 (kurs 3.0⅛) 1 243 mill., 1900 (kurs 3.1¼) 1 041 mill., 1901 (kurs 2.11⁹/₁₆) 1 161 mill.

Som det var at antage, skjød handelen snart fart, da fred var gjenoprettet efter urolighederne fra aaret 1900, og dette tiltrods for at vilkaarene for handelens gjenoplivelse en stor del af aaret ingenlunde var gunstige. Vistnok paagik fredsunderhandlingerne allerede ved aarets indgang, men ud paa vaaren ansaaes militære operationer nødvendige i flere retninger, og de kinesiske kjøbmænd nærede ganske naturlig frygt for at sende varer til Nordkina. Mod slutningen af mai steg vel tiltroen, men indførselen hemmedes af et pludseligt fald i kursen i juli, foruden at den led under skadelig indvirkning af ødelæggende oversvømmelser i Yangtzedalen og den uroligo tilstand i Manchuriet.

Tiltrods herfor var aaret 1901 et godt aar for den udenrigske handel, særlig hvad indførselen angaar, og hele handelsomsætningen opgik til Hk. tls. 437 959 675, et høiere beløb end i noget foregaaende aar med undtagelse af aaret 1899.

De nordre havne viste en tilfredsstillende gjenopblomstring, om det end ikke lykkedes Tientsin at gjenvinde sin tidligere position.

Der forekom ingen overdreven forøgelse af indførselen for at undgaa de høiere toldsatser undtagen i en eller to af de sydlige traktathavne, og handelen var fuldkommen sund.

Kinas financielle stilling i de kommende aar beror meget paa forøget udførsel og paa vexelkursen. Tunge skatter, som maa paalægges for at betale

skadeserstatningerne, kommer til at formindske folkets kjøbeevne, og om ikke udførselen stimuleres, maa enten sølv udføres eller indførselen synke.

Indførselen oversteg udførselen med hk. tls. 49 916 706, og for første gang paa mange aar forekom exportoverskud af sølv, opgaaende til Hk. tls. 6 097 802.

Af bomuldsvarer, den fornemste importartikel, indførtes for næsten 100 mill. hk. tls. eller 24 mill. mere end foregaaende aar. De amerikanske grovere fabrikater er fremdeles eftersøgte; ligesaa de japanske. Farvede tøier gik fremad, men jeans af alle slags tilbage, da sidstnævnte vare hovedsagelig gaar til Nordkina, hvor forholdene endnu ikke var normale. Engelske sheetings viser yderligere betydelig nedgang, hvilket forhold nok kommer til at fortsætte, aldenstund de ikke kan kappes i prisbillighed med de amerikanske af samme tilvirkning. Cotton lastings indføres i stigende kvantiteter. Kineserne foretrækker disse for de dyrere uldfabrikater af lignende udseende. Det samme gjælder Cotton flannel, som hovedsagelig indføres fra Amerika og Japan.

Paa grund af kursfaldet og den høie pris paa bomuld i Amerika og Europa viste der sig i aaret en sterk efterspørgsel efter billigere bomuldsvarer i modsætning til, hvad der havde været tilfældet foregaaende aar.

Tiltrods herfor indførtes uldvarer for over 4 700 000 taels eller mere end noget aar efter 1897.

Metalvarer indførtes for 10 500 000 taels.

Blandt „varer, andre slags" indførtes over 250 000 pikuls raa bomuld paa grund af feilslagen høst inden landet. Cigarer og cigaretter i fordoblede kvantiteter. Af stenkul indførtes over 1 150 000 tons, uagtet der findes rig tilgang herpaa inden landet. Amerikansk mel vinder fremdeles terræn. Det kan bemerkes, at forøgelsen i indførselen fra Amerika delvis hidrører fra en efterspørgsel, som skabtes af tilbagevendte kinesiske emigranter. I Swatow, hvorfra en stor udvandring finder sted, er indførselen af amerikansk mel steget fra 5 834 pikuls i aaret 1892 til 111 853 pikuls i 1901.

Udførselsværdien beregnedes til nær 170 millioner taels eller over 10.5 mill. mere end foregaaende aar. Udviklingen af exporthandelen i de nærmeste aar kommer til at følges med livlig interesse, idet landets betalingsevne er beroende paa denne. Ved fredsprotokollen den 7de september maatte Kina paatage sig en extra gjældsbyrde, som for nærværende kræver 18 000 000 taels om aaret. Man venter sig vistnok en livligere udførsel, siden flere jernbaner er kommet istand, men paa den anden side høres der klager over, at kinesiske varer gjerne bliver daarligere ved forøget efterspørgsel og forøget konkurrence mellem de udenlandske opkjøbere, hvortil kommer, at enhver beskatning i det indre under form af likin danner en hemsko paa udviklingen. Udførselstolden er som regel lav undtagen paa the.

Exporten af Black Tea viser fremdeles nedgang. Høsten opgik blot til 660 000 pikuls eller mindre end noget foregaaende aar, men kvaliteten var nogenlunde middelmaadig. Green Tea faldt til 190 000 pikuls ved mindre tilgang end paa mange aar, og kvaliteten var i det hele under middels. Rusland tager for hvert aar mere og mere the fra Indien og Ceylon, og Foochow-the har nu tabt markedet i Kanada og Australien. Exporttolden og likin forhøier produktionsomkostningerne for de billigere kvaliteter med lige optil 40 pct., og saa længe dette forhold vedvarer, er der intet haab om at hindre yderligere tilbagegang i denne handel. I Black Brick Tea viste der sig ligeledes

en nedgang, lige til 245 000 pikuls eller blot halvparten mod 5 aar forud. Man vil forklare forholdet derhen, at det sibiriske marked er overfyldt, samt at den nye forordning, at den drøie importtold skal betales straks ved varens ankomst, har bragt indførselen til at aftage, indtil de nu forhaandenværende lagre vil være tømt. Green Brick Tea steg fra 31 000 til 49 000 pikuls.

Silkehandelen var i aaret tilfredsstillende. Silkeormenes trivsel begunstigedes af vakkert veir og overflod paa morbærløv; høsten var god og kokonerne af udmerket kvalitet. Udførselen af Raw White Silk opgik til 45 000 pikuls eller over 13 000 pikuls mere end i aaret 1900, skjønt den indenlandske efterspørgsel gjorde priserne fastere, og forretningerne laa nede mellem august og november. Udførselen af Yellow Silk, hovedsagelig til Indien, beløb sig til 13 700 pikuls eller mere end et middelsaars. White Silk overskred ligeledes den vanlige udførsel og opgik til over 20 000 pikuls, trods ringe tilførsel fra Manchuriet, hvor priserne holdtes for høie til at friste kjøbere. Steam Filature gik bra, takket være en livlig efterspørgsel fra Frankrige og Amerika, og kjøbmændene gjorde gode forretninger; udførselen, opgaaende til nær 50 000 pikuls, var den største, som hidindtil har forekommet.

Værdien af importen af de forskjellige varegrupper sammenlignet med aaret 1900:

		1900.	1901.
Opium	H. T.	31 030 811	32 936 579
Bomuldsvarer	—	75 606 360	99 651 999
Uldvarer	—	3 422 645	4 727 371
Diverse vævede stoffe	—	606 821	704 871
Metalvarer	—	9 178 452	10 428 662
Andre slags	—	91 225 333	119 853 436
Sum	H. T.	211 070 422	268 302 918

Blandt grupper „Andre slags" merkes følgende: (i mill. H. T.)

	1900.	1901.		1900.	1901.
Fiskeriprodukter	3.4	4.3	Husholdningsvarer	1.0	1.6
Fyrstikker, jap.	2.1	3.0	Maskiner	1.5	1.2
Vin, øl og sprit	1.5	3.0	Sæbe	0.8	1.0
Trælast	1.0	1.7	Læder	0.7	1.0
Anilinfarver	1.7	1.6			

Fra Norge er indført:

Hermetik	Shanghai taels		125.00
Steriliseret melk	—	„	2 200.00
Trykpapir	—	„	2 675.25
Træstole	—	„	73.98

samt mindre partier træmasse, olje, tran, øl, brændevine og kompositionsmasse.

Til Norge er udført:

Broderier	Shanghai taels	136.46

Silke	Shanghai taels	96.85
Fyrverkerisager	— „	22.40
The	— „	1 142.92

Fra Sverige er indført:

Telefoner	£ 360
Stangjern	„ 400
Papir m. m.	

Til Sverige er udført direkte:

Vokstalg 7 669 pikuls . . . . . H. T. 60 000

Mindre partier Black Tea fra Hankow og Kinkiang.

Opgaverne kan ikke gjøre fordring paa at ansees for fuldstændige.

Fortegnelse over de inden Shanghai generalkonsulsdistrikt existerende handelshuse, i hvilke nordmænd eller svenske er medeiere. (Se side 854).

Skibsfart. Fra udlandet indklarerede i aaret 7 757 fartøier dr. 6 339 000 tons, mod 6 948 fartøier dr. 5 539 000 tons i aaret 1900.

I kystfarten indklarerede 24 438 fartøier dr. 17 853 000 tons, mod 27 431 fartøier dr. 14 850 000 tons i aaret 1900.

Tilsammen ind- og udklareredes 48 416 000 tons mod 40 807 000 i aaret 1900.

I skibsfarten paa udlandet deltog i aaret 1901:

Storbritannien med 52.6 pct., Japan 16, Tyskland 14.8, Frankrige 4.8, Kina 3.6, de Forenede Stater 2.8, Norge 1.8 og andre lande 3.6 pct.

I fragtfarten mellem traktathavnene deltog:

Storbritannien med 54.5 pct., Kina 17, Tyskland 15.9, Japan 9.7, de Forenede Stater 1.5 og andre lande 1.4 pct.

En betydelig del af den kinesiske dampskibsflaade gik under aaret fremdeles under engelsk, tysk eller amerikansk flag.

Fragterne. For trip- og time-charter noteredes under aaret følgende fragter:

Januar: 2 292 tons Tacoma—Shanghai time-charter £ 1 414; 849 tons Moji—Shanghai time-charter $ 7 000.

Februar: 2 191 tons Portland—Shanghai time-charter £ 2 100.

Marts: 789 tons Moji—Shanghai time-charter $ 7 500; 833 tons do. do. $ 7 750;

Mai: 2 808 tons Batum—Shanghai trip-charter £ 7 300; 994 tons Moji—Shanghai time-charter $ 7 800.

August: 1 269 tons Moji—Shanghai time-charter £ 900;

September: 2 808 tons Moodyvill—Shanghai time-charter £ 1 750;

Oktober: 659 tons Daluy—Shanghai time-charter £ 1 750;

November: 833 tons Moji—Shanghai time-charter $ 6 750;

December: 949 tons Otaru—Shanghai time-charter $ 6 500.

Kommunikationsvæsenet. Shantungjernbanen var ved aarets slutning færdigbygget til en længde af 160 km., og tog gik regelmæssig mellem

Fortegnelse over de inden Shanghai generalkonsulsdistrikt existerende handelshuse, i hvilke nordmænd eller svenske er medeiere.

Firmaets navn.	Norsk eller svensk medeiers navn.	Adresse.	Specialitet.	Grundet.
Schiller & Co.	Gustav L. Öberg, ogsaa fungerende direktør i Shanghai Mutual Telephone Co. Ld.; svensk.	4 Kinkiang Road, Shanghai.	Import af stenkul, telefonmateriel m. m.	1891
Nils Møller & Sons.	Nils Møller; svensk.	9 Hankow Road, Shanghai.	Skibsreder i seilfartøier.	1894
Thoresen & Co.	Olaf Thoresen; nordmand.	15 Canton Road, Shanghai.	Agentur for det Oversøiske Compagni i Kristiania.	1898
Irvine, Edblad & Co.	H. Edblad; svensk.	17 Peking Road, Shanghai.	Fondsmæglere og kommissionsagenter.	1900

Tsingtao og Tsoshan. Man venter, at den under vaaren 1902 skal naa frem til Ma-ssu stenkulgruber og inden 3 aar til Chi-nan-fu, provinsens hovedstad. De keiserlige jernbaner i Nordkina mellem Peking, Tientsin og Newchwang med sidebane til Chinwangtao, samt mellem Fêng-tai og Lu-Hau-banen med sidebaner til Tungchow og Hsin-min-tun er færdigbyggede til en længde af 901 km. Den korte linje mellem Shanghai og Woosung, 18 km., synes at gaa med gevinst, men endnu har man ikke begyndt at arbeide paa den foreslaaede linje fra Shanghai til Loochow, Ningpo etc., og vanskeligheder for at skaffe nødvendig kapital frembyder sig, da koncessionsvilkaarene ikke tiltaler kapitalisterne.

Den store hovedbane fra Peking til Hankow gaar stadig fremad, og dens indflydelse paa handelen turde straks gjøre sig merkbar. Banedelen mellem Lukon-chiao og Paoting-fu, som opreves af boxerne, gjenopbyggedes i aarets løb, og linjen er færdig ned til Chengting-fu 262 km. fra Peking. I aaret 1902 haaber man at naa i syd saa langt som til Shuntê-fu eller yderligere 125 km. Mod slutningen af aaret var fra syd 175 km. færdige nord for Hankow, og fra 1ste mai 1902 kommer tog til at gaa lige til Hsin-yang 220 km. fra Hankow. Man har til hensigt snart at paabegynde arbeidet paa linjen Wuchang (midt mod Hankow paa den søndre bred af Yangtzefloden) og Canton.

Erfaringen viser, at jernbanerne flittig benyttes, og at handelen bliver livligere i de trakter, de gjennemløber.

Hongkong. Den samlede drægtighed af ankomne og afgaaede fartøier i aaret 1900 udgjorde 19 325 384 tons, udvisende en forøgelse i sammenligning med aaret 1900 af 880 248 tons.

Ankomne	fartøier	45 349	mod	9 681 203
Afgaaede	—	45 171	„	9 644 181

5 349 dampskibe, 60 seilskibe, 1 542 dampslupper og 17 736 junker i udenlandsk fart ankom i aaret, eller i gjennemsnit pr. dag 67.6 fartøier mod 63.6 i aaret 1900.

Skibsfarten under udenlandsk flag viser forøgelse saavel i antal som i tonnage, nemlig 663 fartøier og 478 533 tons. Udenlandske floddampere er forøget med 405 fartøier dr. 81 476 tons, ved at 1 fransk, 1 portugisisk og 1 kinesisk dampskib har begyndt ture under aaret; adskillige mindre oceangaaende fartøier af tysk og fransk nationalitet (deri iberegnet nogle junker under fransk flag, der for en tid blev behandlet som franske fartøier) har forekommet under aaret; oceandamperne mellem Europa og Østen tiltager fremdeles i størrelse.

Det virkelige antal fartøier af europæisk konstruktion (floddamperne undtagne), som anløb Hongkong i aaret 1901, var 682, af hvilke 337 britiske og 345 udenlandske.

Disse 682 fartøier indklarerede tilsammen 3 570 gange med en drægtighed af 5 555 332 tons.

Dampskibe i aaret 1900 og 1901.

Flag.	Fartøier.		Indklareringer.		Tons.	
	1900.	1901.	1900.	1901.	1900.	1901.
Britisk	332	321	1 759	1 770	2 792 973	2 894 519
Østerrigsk	18	20	41	53	102 727	128 483
Fransk	19	22	232	206	229 954	209 094
Tysk	107	122	656	842	952 870	1 242 499
Japansk	83	65	314	336	649 288	692 981
Norsk	21	26	110	79	122 859	78 004
De Forenede Stater	12	19	53	89	87 206	130 476

Fragterne. Fragtmarkedet var som foregaaende aar livligt under de 3 første kvartaler, men mod slutningen af aaret kastedes et stort antal mindre dampfartøier fra Europa paa markedet, og fragterne i Østasien sank lidt efter lidt. Dog lykkedes det rederierne at erholde nogenlunde gode time-charters sammenlignet med paa andre hold. Større dampere for Stillehavsfarten fandtes let at faa for 7 sh. i begyndelsen af aaret og 5 sh. 6 d mod slutningen, mindre tonnage betingede mellem 8 sh. 8 d og 13 sh. à 14 sh. gross under de første maaneder, men senere meget mindre.

Moji—Hongkong. Fragtsatsen var $ 2.75 i januar, men gik gradvis ned til $ 2 i december.

Moji—Singapore. Middelraten er $ 2.50.

Saigon—Hongkong. Steg fra 18 cents i januar til 33 cents i april og holdt sig ved 20—30 cents til slutningen af oktober.

Saigon—Java. Laveste rate, som betaltes, var 25 cents i november og høiest 40 cents i juli.

Saigon—Philippinerne. Betydelige fragtslutninger gjordes fra 34 – 44 cents i oktober og november. Decemberfragterne sank til 24—25 cents.

Newchwang—Canton. Middelraten var 40 cents.

Java—Hongkong. I januar betaltes 35 cents, medens derimod i november blot 15 cents kunde erholdes.

Slutnoteringerne paa Hongkong fragtmarked i december, sammenlignet med foregaaende aar, stillede sig som følger:

	1900.		1901.	
	Udenfor baren.	Indenfor baren.	Udenfor baren.	Indenfor baren.
Bankok—Hongkong	30 cents	35 cents	20 cents	25 cents
Saigon—Hongkong	12½ cent		10 cents	
Hongay—Hongkong	$ 2.00		$ 2.00	
Hongay—Swatow	$ 2.25		—	
Iloilo—Hongkong	30 cents		—	
Saigon—Java	32 „		32 cents	
Saigon—Philippinerne	36 „		24 „	
Java—Hongkong	45 „		—	
Moji—Singapore	$ 3.00		$ 2.50	
Moji—Hongkong	$ 2.75		$ 2.00	
Mororan—Hongkong	$ 2.75		—	
Mororan—Singapore	$ 3.00 nom.		—	
Karatsu—Manila	—		$ 3.75	
Kuchinotsu—Swatow	—		$ 2.25	

Handel. Det bør erindres, at Hongkong er en frihavn uden toldkammer, samt at som følge heraf den myndighed, som har i opdrag at udarbeide koloniens handelsstatistik, havnekapteinen i Victoria, for sit hovedsagelige materiale er henvist til frivillige opgaver fra koloniens kjøbmænd. Havnekapteinen beklager sig saa godt som aarlig over, at disse opgaver ikke er saa udtømmende, som ønskeligt var, hvorved hele handelsstatistiken kun kan gjøre fordring paa at være approximativ.

Hoveddragene i koloniens handel i aaret 1901 var:

1. Nedgang i stenkulimporten 12.3 pct.. 2. Nedgang i bomuldsimporten 27.8 pct. 3. Nedgang i risimporten 8 pct. 4. Nedgang i trælastimporten 18.7 pct. 5. Nedgang i hampimporten 42.3 pct. 6. Forøgelse i „General Imports“ 9.8 pct. 7. En ringe forøgelse i fotogenimporten.

Ialt indførtes 123 335 tons mindre end i aaret 1900 eller 3.4 pct., hvorimod udførselen steg med 150 823 tons eller 7.7 pct. Dog synes udførselen at have været betydelig mindre i værdi og priserne gjennemgaaende lavere.

Hele indførselen under aaret beløb sig til 24 687 fartøier dr. 9 014 955 tons med 6 347 285 tons ladning, hvoraf 4 212 700 lossedes i Hongkong. Heri indbefattes ikke tonnage, antal eller ladning i den lokale junktrafik.

Udførselen opgik til 3 036 907 tons med 24 598 fartøier dr. 8 975 482 tons, hvilke indtog 542 947 tons bunkerkul.

Vareomsætningen mellem de forenede riger og Hongkong var, ifølge fra vicekonsulatet indhentet oplysning, ubetydelig. Indførselen indskrænkede sig til mindre partier jern og konserver. Svensk stangjern stod i £ 10. 0. 0 cif. Hongkong mod omkring £ 12. 0. 0 i slutningen af aaret 1900. I fyrstikker gjordes saa vidt vides ingen forretning fra Skandinavien.

Nürnberg.

Uddrag af aarsberetning for aaret 1901 for byen Nürnberg samt de bayerske provinser Unter-, Ober- og Mittel-Franken samt Oberfalz, fra konsul Bernhard Lang, dateret 11te august 1902.

Om blyantfabrikationen er intet fordelagtigt at melde. Afsætningen i Tyskland var vistnok uforandret, for en del firmaer til og med større end i aaret 1900, men exporten havde store vanskeligheder at forvinde. Disse var hovedsagelig den beskyttelsestold, som de fleste lande har lagt paa den omhandlede vare, samt desuden Amerikas konkurrence, der med aarene er blevet stadig større og større.

Ligesom i aaret 1900 var ogsaa i aaret 1901 stillingen inden legetøibranchen meget trykket. Exporten gik betydelig ned som følge af forviklingerne i Syd-Afrika, og den høie beskyttelsestold i de forenede riger hemmede de herværende fabrikers afsætning did. Inden denne forretningsgren, ligesom inden mange andre, maatte man sætte ned priserne til et minimum eller blot sælge billig vare, hvorved den bedre aldeles tilbagetrængtes.

Som følge af den allerede i flere aar tydelig merkbare overproduktion af malt, er naturligvis tilbudene betydelig større end efterspørgselen, især deleshed da ølbrygningen paa flere steder er gaaet tilbage. Disse forhold virker særdeles skadelig paa afsætningen og salgsprisen, som er sunket væsentlig fra aaret 1900. Fra en del fabriker solgtes malt til og med under produktionsprisen. Malteriernes ugunstige stilling turde først da blive bedre, naar den nylig paabegyndte indskrænkning af produktionen fortsættes, og bryggeriernes saavel som den almindelige handels stilling bliver bedre.

Humlehandelen i den sidstforløbne sæson var meget daarlig. Medens næsten alle humledyrkende lande kunde glæde sig ved en god høst, indhøstede Tyskland en meget liden del. For Bayern var resultatet, især deleshed i Mittel-Franken, saa daarligt, at man næsten kan kalde det misvækst; det var den sletteste høst siden 1893. Indtil humlens blomstringstid viste markerne sig vakre, men da indtraadte tørke, hvortil kom utøi og den herjende rust. Mod slutningen af august kom regn og hemmede rustens udbredelse, hvorved efterhøsten blev ganske god. I modsætning til Tyskland var, som nævnt, høsten i de øvrige humledyrkende lande ligesaa stor som foregaaende aar, hvilket naturligvis indvirkede paa priserne ogsaa her, noget som dog ikke toges med i beregningen af humlehandlerne i Bayern, der havde ventet sig høie priser. Priserne var i september ca. 80—120 mk. pr. 50 kg. samt sank i marts til 80—95 mk. for middels vare. Bayerns høst var i aaret 1901 125 000 ctr. mod 270 000 ctr. i aaret 1900. Exporten til Sverige var 4 558 ctr. mod 7 218 ctr. i aaret 1900 og til Norge 736 ctr. og 1 570 ctr. resp. Tysklands hele export opgik i aaret 1901 ikke til mere end 93 016 ctr.

Ølbryggeriernes afsætning i aaret 1901 formindskedes væsentlig, og dertil bidrog den insolvens, i hvilken mange konsumenter geraadede. De høie kulpriser samt mangelen paa is, der for en stor del maatte fragtes fra andet hold, var tilligemed forhøiede skatter og forsikringspræmier ligeledes bidragende aarsager.

Ogsaa inden steninduatrien merkes i aaret 1901 en betydelig formindskelse i virksomheden. For at undgaa afskedigelse af arbeidere, arbeidedes paa lager, dog blev efterspørgselen i november saa liden, at man alligevel var tvungen til at formindske arbeidspersonalet. Den raadende overproduktion ved stensliberierne beror ikke saa meget paa den indenlandske produktion som paa importen af svensk granit. Det mest efterspurgte materiale er den sorte svenske granitsten, som dog efter de bayerske sliberiers anskuelse har en fuldt værdig konkurrent i de tyske stenarter.

Børste- og penselfabrikationen var som følge af de daarlige konjunkturer temmelig flau, i det store hele dog uden nogen forandring fra foregaaende aar. Priserne kunde tiltrods for, at de hovedsagelige raamaterialier var særdeles dyre, ikke drives op, og blev derfor fortjenesten ringe. Ogsaa inden denne forretningsgren vilde en oplivelse af exporten være meget ønskværdig.

Træspolefabrikationen er i aaret 1901 gaaet mere og mere tilbage, da saavel traad- som silkespinderierne har havt et betydelig mindre behov af spoler. Det synes alligevel, som om den værste tid nu skulde være overstaaet

og afsætningen atter blive større, forsaavidt ikke de svenske og finske spolefabriker, som arbeider med langt billigere materiel, oversvømmede det tyske marked med saa lave anbud, at de tyske fabrikanter ikke med den nøiagtigste kalkulering kan sælge til saa lave priser. Om det nye forslag at forhøie tolden paa spoler fra mk. 3.00 til mk. 6.00 pr. 100 kg. gaar igjennem, turde de herværende fabriker bedre kunne optage konkurrencen med norden.

Den 15de og 16de juni d. a. feirede det herværende Germanske Musæum sit 50-aarige jubilæum. Det Germanske Musæum er i de senere aar, hvad bygninger og samlinger angaar, blevet saa interessant, at man turde faa søge efter dets lige, og er det derfor særdeles besøgt af det store antal fremmede, som aarlig kommer til Nürnberg.

I aaret 1906 kommer hersteds til at anordnes en bayersk handels- og industriudstilling.

Konsulatets adresse er fremdeles Marienplatz 11.

Düsseldorf.

Uddrag af aarsberetning for aaret 1901 fra konsul P. F. Cretschmar, dateret 22de november 1902.

Tysklands import af rujern beløb sig i aaret 1901 til kun 267 503 tons mod 726 712 tons i aaret 1900, altsaa en nedgang af over 63 pct. Af importen i aaret 1901 faldt paa Sverige 5 753 tons. Af jernmalm indførte Tyskland i aaret 1901 4 370 022 tons, hvoraf fra Sverige 1 437 124 tons.

Af trælast indførte Tyskland i aaret 1901 betydelig mindre end i aaret 1900. Dette skyldtes væsentlig den paa alle omraader herskende almindelige depression, ligesom de høie fragter og den store told i betydelig grad hindrer importen af trælast til Tyskland. Af saget trælast indførte Tyskland i aaret 1901 1 366 699 tons til en værdi af ca. 87 millioner mark, heraf kom fra Norge 39 295 tons til en værdi af 2 360 000 mark og fra Sverige 380 703 tons til værdi 23 061 000 mark. Til Düsseldorf importeredes tidligere et betydeligt kvantum færdige døre fra Sverige. Denne forretning er imidlertid i de senere aar stadig gaaet tilbage og bragte i aaret 1901 vedkommende importører kun et betydeligt tab.

Zinkpriserne opgik i aaret 1901 (efter fragtbasis Oberhausen-Rheinland) til 46 mark i januar, 43 mark i februar, 41 mark i marts, 44 mark i mai og 42 mark i december, pr. 100 kg. Der klages over, at det fremdeles falder vanskeligt at tilføre den tyske zinkindustri zinkerts af tilfredsstillende kvalitet.

Norge viste sig i aaret 1901 som en god kunde i tysk mel, idet der did exporteredes 212 460 dobbeltcentner rugmel til en værdi af 2 257 000 mark og 34 980 dobbeltcentner hvedemel til en værdi af 567 000 mark.

Marseille.

Aarsberetning for aaret 1901 fra konsul Peyron, dateret 4de oktober 1902

Den norske skibsfart i aaret 1901.

	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	-	-	31	25 671	31	25 671	11	7 646	5	3 047	16	10 693
Seilskibe	-	-	6	4 231	6	4 231	-	-	10	5 965	10	5 965
Sum	-	-	37	29 902	37	29 902	11	7 646	15	9 012	26	16 658
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	17	12 881	17	12 881	-	-	2	1 386	2	1 386
Seilskibe	-	-	2	1 364	2	1 364	-	-	1	827	1	827
Sum	-	-	19	14 245	19	14 245	-	-	3	2 213	3	2 213
Totalsum af ladede fartøier	-	-	56	14 147	56	44 147	11	7 646	18	11 225	29	18 871
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe	-	-	2	926	2	926	-	-	15	14 653	15	14 653
Seilskibe	-	-	5	2 484	5	2 484	-	-	-	-	-	-
Sum	-	-	7	3 410	7	3 410	-	-	15	14 653	15	14 653
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe	-	-	1	796	1	796	-	-	17	12 906	17	12 906
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	1	537	1	537
Sum	-	-	1	796	1	796	-	-	18	13 443	18	13 443
Totalsum af ballastede fartøier	-	-	8	4 206	8	4 206	-	-	33	28 096	33	28 096

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 707 700.00, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 290 600.00.

For ordre, reparation eller lignende anløb 1 norsk fartøi dr. 289 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 24 dr. 22 745 tons, til hovedstationen 18 dr. 17 248 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 1 718.24, ved vicekonsulsstationerne kr. 968.00; heraf tilfaldt konsulen kr. 484.00. Af

svenske skibe ved hovedstationen kr. 801.43, ved vicekonsulsstationerne kr. 319.39; heraf tilfaldt konsulen kr. 159.70. Ialt tilfaldt konsulen kr. 3 163.37.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 440.74, i svenske sager kr. 345.49, i andre sager kr. 71.75, ved vicekonsulsstationerne, i norske sager kr. 1.50, i svenske sager kr. 7.00.

Den norske skibsfart i sin helhed udgjorde:

	Dampskibe.		Seilskibe.		Tilsammen.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1901	105	83 227	25	15 407	130	98 634
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

Det fremgaar af ovenstaaende tal, at den norske skibsfart paa distriktet har været usedvanlig livlig i aaret 1901. Naar undtages aaret 1898, er saa høit tonnagetal ikke opnaaet siden aaret 1896. Den indtrufne forøgelse kommer saavel seilfartøier som dampfartøier tilgode, de første ved sammenligning med det nærmest foregaaende aar med omkring 37 pct. og de sidstnævnte med omkring 70 pct.

De norske fartøier har indtjent følgende bruttofragtbeløb:

	Dampskibe.	Seilskibe.	Tilsammen.
1901	frcs. 730 900	682 650	1 413 550
1900	„ 442 185	364 060	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

Det turde her bemerkes, at ikke faa dampskibe var maanedsbefragtede. Af beløbet for aaret 1901 falder paa

	Dampskibe.	Seilskibe.	Tilsammen.
Ankomne	frs. 645 000	364 950	1 009 950
Afgaaede	„ 85 900	317 700	403 600

Den norske skibsfart var saaledes fordelt paa distriktets havne:

Marseille	85	64 622	
Cette	35	26 759	
Nice	4	3 316	
Cannes	4	2 284	
Port de Bouc . . .	2	1 654	

Den ovenfor fremholdte forøgelse kommer paa Marseille og Cette. Den førstnævnte havn har at opvise en tilvækst af 33 fartøier dr. 30 750 tons; den modsvarende tilvækst paa den sidstnævnte havn udgjorde 10 fartøier dr. 10 784 tons.

Under norsk flag ind- og udførtes følgende varer:

Marseille: 31 dampskibe dr. 25 671 tons indkom med ladning, hvoraf 8 med kul fra Cardiff, Swansea og Newport, 3 med beg fra Manchester og

London, 5 med oljefrø fra Rufisque og Fouadiougne, 1 med ris fra Moulmein, 2 med trælast fra Kotka, 1 med lokomotiver, trælast og olje fra Philadelphia, 1 med kokes fra Sortehavet; de øvrige indkom med ladning i transit. To dampskibe ankom i ballast. 16 dampskibe dr. 10 693 tons afgik med ladning, hvoraf 1 til Helsingborg med oljekager, 11 til Kristiania anløbende spanske havne med stykgods og oljekager, et til Dakar og et til Rotterdam med stykgods, et afgik med rest af ladning, og et nødtes til at forlade havnen med indgaaende ladning paa grund af arbeiderstreik. 6 seilfartøier dr. 4.231 tons ankom til hovedstationen med ladning af coprah fra Venskabsøerne og Fidschiøerne. 3 afgik med oljekager til Göteborg og Landskrona og 7 til Madagaskar med stykgods. 1 seilfartøi indkom for ordre. Cette. 15 norske dampskibe dr. 11 740 tons ankom med ladning, hvoraf 5 med pyrite de soufre og pyrite de fer fra Pomaron og Villa Réal, 2 med kul fra Newcastle og Sunderland, 7 med bitume fra Liverpool, Manchester, Grangemouth, Sunderland og London. 1 dampskib indtog asfalt for London, de andre afgik i ballast. 1 norsk seilfartøi lossede stav fra Mobile. Til Cannes indførtes en ladning kul fra West Hartlepool og en ladning kork fra Barcelona; til Nice 2 ladninger kul fra Newcastle og Swansea. I Port de Bouc indtoges en ladning salt for Tamatave.

Fragtnoteringerne opgives i aaret at have været som følger, med særligt hensyn til farten paa distriktet:

Indgaaende:

Trælast pr. std.	dampskibe	Fredrikshavn frcs. 60, Kotka frcs. 60
Kul pr. ton	—	S. Shields 8 sh., Cardiff frcs. 9.50—9.75, Swansea frcs. 10—11, Newport frcs. 7.75—9.50.
Beg —	—	London 7 sh. 3 d, Liverpool 8 sh.
Korn —	—	Odessa frcs. 9.
Ris —	—	Moulmein 23 sh. 2 d.
Oljefrø pr. ton	—	Rufisque frcs. 19—35.
Do. —	seilskibe	Venskabsøerne 53 sh. 9 d—55 sh.
Do. —	—	Fidschiøerne 53 sh. 9 d—63 sh.
Sukker —	—	Le Moule frcs. 47.
Gummi —	dampskib	Rufisque frcs. 30.

Udgaaende:

Oljekager pr. ton	seilskibe	Norrköping 13 sh., Göteborg 16 sh., Landskrona 15 sh., Bremen—Gefle 14 sh.
	Dampskib	Helsingborg 16 sh.
Stykgods —	—	Dakar frcs. 15—20.

Ifølge indhentede officielle opgaver havde vareomsætningen mellem Marseille og Norge og Sverige følgende omfang:

Norge.

Indførsel:

Stokfisk	kg.	66 735	Margarin	„	449
Klipfisk	„	11 905	Emaljerede arbeider	„	592
Tran	„	34 411	Taugverk	„	5 018
Hesteskosøm	„	10 248			

Sverige.

Indførsel:

Bygningstræ over 80 m/m	kg.	166 000	Jern	kg.	63 565
Do. fra 35—80 „	„	3 775 000	Træmasse	„	10 666
Do. 35 m/m og derunder	„	5 857 000	Likører	lit.	300

Norge.

Udførsel:

Oljekager	kg.	400 000	Frugter, forskjellige slags	kg.	1 031
Oljer, forskjellige slags	„	523 165	Mel	„	352 900
Gryn	„	15 223	Uld	„	2 053
Okker	„	150 398	Farvestoffe	„	2 930
Mandler, nødder m. m.	„	28 835	Nedlagte grønsager	„	1 900
Vin og likører	liter	19 161	Arachidenødder	„	1 200
Tomfade	kg.	5 717	Syrer, forskjellige slags	„	115
Bitumes	„	40 052	Kobberarbeider	„	1 000
Flasker, fyldte	„	12 790	Vinsprit, ren	lit.	199
Pâte d'Italie	„	30 518	Pap	kg.	786
Metaller	„	3 374	Bøger	„	500
Lakrits	„	815	Planter	„	620
Sæbe	„	134	Diverse	„	876
Gummi	„	1 470			

De ovenangivne importzifre turde ikke saa aldeles korrekt gjengive de forenede rigers export paa denne havn. En del artikler hidsendes ad indirekte veie og faar derved urigtig oprindelse anført.

Leipzigermesserne i 1902.

Uddrag af beretning fra vicekonsul H. v. Stieglitz.

Messerne besøgtes i aaret 1902 af 8 336 anmeldte kjøbere, mod 7 667 i aaret 1901 og 6 832 i aaret 1900.

Ligesom de forhaabninger, der stilledes til messehandelen i det forløbne aar, ikke var saa store, saa blev resultatet heller ikke saa særdeles glimrende. Dette gjælder især Michaelimessen (24de august—14de september), ved hvilken det indenlandske markeds behov spiller hovedrollen. Paa paaskemessen — formessen (3die—15de marts) —, ved hvilken de udenlandske kjøbere er de overveiende, var omsætningen livligere, men stod dog noget tilbage for det foregaaende aars.

Blandt de varer, der var gjenstand for omsætning, kan nævnes: Læder, raa huder og skind, pelsverk, manufakturvarer, møbler, kortevarer, galanterivarer, metalvarer, glasvarer, papir og skrivesager, musikvarer, legetøi m. m.

Cadiz.

Aarsberetning for aaret 1901 fra konsul C. Segerdahl.

Den norske skibsfart i aaret 1901.

	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	-	-	42	22 113	42	22 113	4	3 864	36	20 827	40	24 691
Seilskibe	-	-	2	456	2	456	-	-	16	2 232	16	2 232
Sum	-	-	44	22 569	44	22 569	4	3 864	52	23 059	56	26 923
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	7	3 473	40	26 508	47	29 981	-	-	67	46 493	67	46 493
Seilskibe	4	2 082	12	5 749	16	7 831	-	-	4	1 897	4	1 897
Sum	11	5 555	52	32 257	63	37 812	-	-	71	48 390	71	48 390
Totalsum af ladede fartøier	11	5 555	96	54 826	107	60 381	4	3 864	123	71 449	127	75 313
B. I ballast.												
Hovedstationen:												
Dampskibe.	-	-	7	8 406	7	8 406	-	-	9	5 760	9	5 760
Seilskibe	4	360	11	1 755	15	2 115	-	-	-	-	-	-
Sum	4	360	18	10 161	22	10 521	-	-	9	5,760	9	5 760
Konsulatdistriktet forøvrigt:												
Dampskibe.	-	-	38	30 758	38	30 758	-	-	19	15 352	19	15 352
Seilskibe	-	-	-	-	-	-	-	-	12	5 934	12	5 934
Sum	-	-	38	30 758	38	30 758	-	-	31	21 286	31	21 286
Totalsum af ballastede fartøier	4	360	56	40 919	60	41 279	-	-	40	27 046	40	27 046

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier kr. 515 770.oo, for fra konsulatdistriktet afgaaede norske fartøier kr. 794 140.oo.

For ordre, reparation eller lignende anløb 47 norske fartøier dr. 31 530 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 34 dr. 23 939 tons, til hovedstationen 16 dr. 11 276 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 1 534.16, ved vicekonsulsstationerne kr. 4 111.45; heraf tilfaldt konsulen kr. 2 055.73. Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 438.02, ved vicekonsulsstationerne kr. 780.54; heraf tilfaldt konsulen kr. 390.27. Ialt tilfaldt konsulen kr. 4 418.18.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager kr. 315.14, i svenske sager kr. 109.22, andre sager kr. 25.20, ved vicekonsulsstationerne, i norske sager kr. 543.24, i svenske sager kr. 66.46, i andre sager kr. 137.23.

Til hovedstationen ankom 49 norske dampskibe dr. tilsammen 30 519 tons, 17 seilskibe dr. tilsammen 2 571 tons, eller 66 norske fartøier dr. 33 090 tons. De indseilede bruttofragter opgaar til: for norske ankommende dampskibe kr. 75 350.oo, for do. seilskibe kr. 4 350.oo, for norske afgaaede dampskibe kr. 158 980.oo, do. seilskibe kr. 65 740.oo. Desuden har havnen været besøgt i transit af 3 norske fartøier, dr. tilsammen 1 694 tons. Sevilla har været besøgt af 35 norske dampskibe dr. tilsammen 23 393 tons og 2 seilskibe dr. tilsammen 807 tons, eller 37 norske fartøier dr. 24 200 tons; bruttofragter for norske ankommende dampskibe kr. 110 850,oo, do. seilskibe kr. 26 140.oo, norske afgaaede dampskibe kr. 226 230,oo. Huelva besøgtes af 32 norske dampskibe dr. tilsammen 23 006 tons og 1 norsk seiler dr. 424 tons, eller 33 norske fartøier dr. 23 430 tons; bruttofragter for norske ankommende dampskibe kr. 44 030,oo, do. seilskibe kr. 21 060,oo, for norske afgaaede dampskibe kr. 325 410,oo, do. seilskibe kr. 7 340.oo. S:ta Cruz de Tenerife besøgtes af 8 norske dampskibe dr. tilsammen 6 830 tons og 5 norske seilskibe dr. tilsammen 2 600 tons, eller 13 norske fartøier dr. 9 430 tons; bruttofragter for norske ankommende dampskibe kr. 73 840.oo, do. seilskibe kr. 25 830.oo, for afgaaede fartøier intet. Desuden er havnen besøgt i transit af 2 norske fartøier dr. tilsammen 1 309 tons. Las Palmas besøgtes af 10 norske dampskibe dr. tilsammen 7 510 tons og 8 norske seilskibe dr. tilsammen 4 000 tons, eller 18 norske fartøier dr. 11 510 tons; bruttofragter for norske ankomne dampskibe kr. 83 130.oo, do. seilskibe kr. 51 190.oo, afgaaede norske dampskibe kr. 10 440.oo. Desuden er havnen i transit besøgt af 5 norske fartøier dr. tilsammen 4 328 tons. Sanlúcar de Barrameda er besøgt i transit for toldklarering til Sevilla af 37 norske fartøier dr. tilsammen 24 199 tons. Algeciras har i aarets løb ikke været besøgt af noget norsk fartøi.

Fragterne har i aaret været:

Cadiz: Trævarer fra Sverige og Finland pr. seilskib for bord, battens og planker vaar og høst frcs. 65 à 80 pr. std.;

Kul: Cardiff 5 sh. à 8 sh. 6 d pr. ton, Newcastle 5 sh. 6 d à 7 sh. 3 d pr. ton;

Vin til Stockholm pr. dampskib £ 1. 5. 0 pr. pibe, til Göteborg £ 1. 5. 0, til Kristiania £ 1. 2. 6, til Kjøbenhavn £ 1. 5. 0, til Finland £ 1. 10. 0, alt med 10 pct.;

Salt: Finland pr. seilskib frcs. 13 pr. ton, til Norge pr. dampskib kr. 0.75 à 0.80 pr. norsk tønde, til Montevideo og den argentinske kyst 14 sh. à 17 sh. pr. ton;

Salt til floderne op til Rosario og Paysandú 18 à 22 sh. pr. ton, til Rio Grande, San José do Norte og Pelotas 23 sh. à 29 sh., til Newfoundland 8 sh à 13 sh.

*

Huelva: Mineralier til England 6 à 8 sh. 6 d pr. ton, til Frankrige 7 sh. 6 d à 8 sh., til Tyskland 7 sh. à 7 sh. 9 d, til Belgien 7 sh. à 7 sh. 6 d, til de Forenede Stater 10 sh. à 12 sh., til Holland 6 sh. 6 d à 7 sh. 6 d.

Trælast fra Finland frcs. 65 à 70 pr. std.; kul fra England 6 sh. à 7 sh. pr. ton.; jern fra England 7 sh. à 7 sh. 6 d pr. ton.

Trælast. Importen har i aaret 1901 været: til Cadiz 5 179 Ptb. std., Sevilla 6 469, Huelva 2 021, S.ta Cruz 2 846.

Heraf kom fra Sverige til Cadiz 391 Ptb. std., Sevilla 77, Huelva 462, S.ta Cruz 511 og fra Norge til Cadiz 180, S.ta Cruz 1 152.

Importen i aaret 1901 viser, sammenlignet med aaret 1900, til Cadi 3 670 Ptb. std. forøgelse, Sevillla 1 073 Ptb. std. formindskelse, Huelva 401 Ptb. std. do., S.ta Cruz 1 300 Ptb. std. forøgelse; deraf fra Sverige til Cadiz 169 Ptb. std. formindskelse, Sevilla 814 Ptb. std. do., Huelva 907 Ptb. std. do., S.ta Cruz 511 Ptb. std. forøgelse og fra Norge til Cadiz 180 Ptb. std. do., S.ta Cruz 342 Ptb. std. do.

Af stav for tøndebinderarbeider er til Cadiz importeret: fra de Forenede Stater i aaret 1901 1 727 671 st. og i 1900 2 631 761 st.

Saltet fisk. Importen har i aaret 1901 været: Cadiz fra Norge 21 570 kg., England 14 741 kg., andre lande 395 kg., tils. 36 706 kg., mod i aaret 1900 fra Norge 11 500 kg., England 15 857 kg., andre lande 3 000 kg., tils. 30 357 kg.

Sevilla i aaret 1901 fra Norge 396 214 kg., fra England 9 220 kg., Frankrige 227 kg., tils. 405 661 kg., mod i aaret 1900 fra Norge 496 361 kg., England 33 722 kg., tils. 530 083 kg.

Huelva i 1901 fra Norge 15 836 kg., Frankrige 1 393 172 kg., tils. 1 409 008 kg., mod i aaret 1900 fra Norge 21 300 kg., Frankrige 1 118 666 kg., tils. 1 139 966 kg.

S.ta Cruz i aaret 1901 fra Spanien 148 000 kg., Tyskland 31 000 kg., England 4 000 kg., tils. 183 000 kg., mod i aaret 1900 fra Spanien 110 000 kg., Tyskland 27 000 kg., England 9 000 kg., tils. 146 000 kg.

Paa øen Gran Canaria findes omkring 50 seilbaade paa 20 à 40 tons, der driver fiske, og den fisk, som ikke sælges fersk, nedsaltes, saa at den kan holde sig 2 à 3 maaneder, alt efter aarstiden, og heri er aarsagen at søge til, at konsumtionen af klipfisk er ganske liden paa Canariøerne.

Til Cadiz er bl. a. blevet importeret: Smør 13 463 kg., deraf 13 278 fra Danmark, øl 5 927 liter, deraf 5 006 fra England, papir, alle slags, 24 435 kg., deraf 10 229 fra Tyskland. Til Sevilla: Tjære 474 057 kg., sten, ler etc. 4 422 614 kg., papir, alle slags, 106 553 kg.

Angaaende Canariøerne turde det være værd at paapege deres ikke saa ringe import fra Skandinavien af træ, præpareret for kasser for frugtindpakningen, ligesom det har vist sig, at den skandinaviske cement meget vel kan konkurrere med den belgiske og tyske, fra hvilke to lande det meste importeres.

Ligeledes turde skandinaviske kjøbmænd gjøres opmerksomme paa, at jern, proviant, ost og smør ogsaa kan finde marked der.

Salt. Exporten fra Cadiz var i aaret 1901 90 884 læster à $2^1/_8$ engelske tons eller 193 $128^1/_2$ engelske tons. Heraf gik til Norge 2 931 læster.

Saltprisen er fremdeles pesetas 22 pr. Cadizlæst ved fartøiets side her i havnen pr. kontant, og har udenlandske kjøbere desuden fordel af pesetaens lave værdi.

Ved Bergens museum foretoges i aaret 1901 mykologiske analyser af salt for at konstatere, hvorvidt „klipfisksoppen" skrev sig fra dette. Man analyserede 6 prøver fra Cadiz, som befandtes fri for sporer. Af 10 prøver fra Liverpool resulterede 9 fri for og 1 med 10 sporer pr. kg. salt. Af 8 fra Trapani 6 fri for og 2 med respektive 26 og 100 sporer pr. kg.

Olivenolje. Af denne artikel exporteredes i aaret 1901 fra Cadiz 3 503 146 kg. og fra Sevilla 2 941 313 kg.

Malme fra Huelva. Exporten har i 1901 været 378 127 tons jernpyrit, 956 511 tons kobbermalm, 27 094 tons kobber, 80 110 tons manganmalm og 1 392 tons kobbersulfat.

Kurserne har i aaret varieret som følger:

Paa London	a/v	pesetas	32.70	à	36.10	= £ 1. 0. 0
„ Paris	„	„	132.50	à	143.45	= frcs. 100

mod forrige aar:

Paa London	a/v	pesetas	31.35	à	33.70	= £ 1. 0. 0
„ Paris	„	„	124.40	à	134.40	= frcs. 100

Karantæne. Lazaretterne for obligatorisk karantæne er i Spanien fremdeles følgende: San Simon i Vigo, S.ta Maria de Oza i Coruña, Pedroso i Santander og Mahon i Mahon.

Ifølge sundhedskommissionens generalstyrelses nye reglement kan fartøier, kommende fra den Mexikanske Bugt, hele aaret rundt faa fri praktika, naar de ankommer med rent sundhedspas, og ikke noget sygdomstilfælde har indtruffet ombord under overfarten, samt gjørende den nødvendige fumigation, naar de afgaar derfra mellem 1ste mai og 30te september.

Konsulatets adresse er Ahumada 7, og kontoret holdes aaben kl. 9—11 f. m. og kl. 12—5 e. m.

Algier.

Aarsberetning for aaret 1901 fra konsul Severin Houge, dateret 29de november 1902.

Den norske skibsfart. Af norske skibe ankom til distriktet i aaret 1901 med ladning fra Norge 2 seilskibe dr. 752 tons og 2 dampskibe dr. 1 439 tons samt fra andre lande 1 dampskib dr. 461 tons og 20 seilskibe

dr. 18 215 tons, i ballast fra andre lande 21 dampskibe dr. 20 015 tons; sum af ankomne skibe 46 dr. 40 882 tons. Der afgik med ladning til andre lande 32 dampskibe dr. 30 672 tons og i ballast til Norge 2 seilskibe dr. 752 tons, til andre lande 13 dampskibe dr. 10 225 tons; sum af afgaaede skibe 47 dr. 41 649 tons.

Optjente bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier frcs. 317 000, for fra konsulatdistriktet afgaaede do. frcs. 331 800.

For ordre, reparation eller lignende anløb ingen norske fartøier.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 21 dr. 28 806 tons, deraf til hovedstationen 6 dr. 6 141 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe, ved hovedstationen kr. 844.12, ved vicekonsulsstationerne kr. 1 421.93; deraf tilfaldt konsulen kr. 1 555.09. Af svenske skibe ved hovedstationen kr. 528.02, ved vicekonsulsstationerne kr. 9 78.91; deraf tilfaldt konsulen kr. 1 017.46. Ialt tilfaldt konsulen kr. 2 572.55.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen i norske sager kr. 18.00, i svenske sager kr. 18.36, i andre sager kr. 35.28, ved vicekonsulsstationerne i norske sager kr. 28.73, i svenske sager kr. 6.14.

Den ankomne norske skibe var fordelte paa distriktets forskjellige stationer som følger: Algier 15 dr. 13 787 tons, Oran 16 dr. 13 450 tons, Bougie 2 dr. 2 074 tons, Bone 11 dr. 9 999 tons, Philippeville 2 dr. 1 572 tons.

Den af de ankomne norske skibe medbragte last bestod væsentlig af kul; de afgaaede medførte hovedsagelig stykgods, malm, fosfat og alfa.

Algeriets samlede handelsomsætning (der i aaret 1900 gik op til 566 130 000) udviser for aaret 1901, „commerce général“, en sum af 601 959 000 og efter „commerce spécial“ 580 538 000.

Medens importen fra Frankrige i aaret 1901 udviser en nedgang af 4.2 mill. frcs., er importen fra udlandet steget med 9.4 mill., som hovedsagelig falder paa levende dyr, kobbermalm, trælast, raa huder, kaffe, korn, tobak, medens kul, skibe, vin, poteter og vævede varer viser nedgang. Indførselen fra udlandet af i Algeriet forbrugte varer, der i aaret 1900 var 53 975 000, beløb sig i aaret 1901 til 63 353 000. De største beløb falder paa levende dyr med 15.8 millioner, kolonialvarer med 8.8 mill., trælast med 6.5 mill., kul 5.3 mill., kobbermalm med 3.6 mill., metalarbeider med 2.8 mill., vævede stoffe med 2.7 mill., skind og tørrede huder med 2.2 mill. og læderarbeider med 1.3 mill.

Norges indførsel til Algeriet var: 253 tons bjælker for frcs. 23 400, 1 385 tons planker og battens for frcs. 150 900, 700 tons is for frcs. 21 000, 11.3 tons tran for frcs. 8 500, 980 kg. stokfisk for frcs. 800, 47 kg. konserver for frcs. 100, 215 kg. jernvarer for frcs. 300; tilsammen frcs. 205 000. Fra Sverige indførtes til Algeriet: 167 tons bjælker, 5 489 tons planker og battens, 153 tons bord, 116 tons høvlet last, 233 tons jern, 116 tons fyrstikker, 25 tons æsker, 2.4 tons stole, 5 tons træmasse og 127 liter punsch, til en samlet værdi af frcs. 714 000.

Indførselen af trælast har været følgende:

	Over 80 m/m.	80 m/m—35 m/m.	Under 35 m/m.	Kassebord.	Tils.
Sverige . .	167 tons	5 489 tons	153 tons	— tons	5 809 tons
Norge . .	253 „	1 385 „	— „	— „	1 638 „

	Over 80 m/m.	80 m/m.—35 m/m.	Under 35 m/m.	Kassebord.	Tils.
Rusland . .	— tons	4 788 tons	2 503 tons	85 tons	7 376 tons
Østerrige .	1 597 „	2 169 „	4 162 „	362 „	8 290 „
Rumænien .	208 „	3 590 „	4 772 „	362 „	8 932 „
Canada . .	— „	7 799 „	— „	— „	7 799 „
Foren. Stater	2 651 „	141 „	— „	— „	2 792 „
Andre lande	77 „	47 „	2 „	35 „	161 „
	4 953 tons	25 408 tons	11 592 tons	844 tons	42 797 tons

modsvarende frcs. resp. 459 064, 2 766 931, 1 258 891, 211 006 og 4 695 892 mod i aaret 1900 : 33 720 tons til værdi af 3 597 683 frcs.

Af høvlet virke er indført 116 tons til værdi frcs. 29 000 og egestav til tønder 3 536 tons til værdi af frcs. 722 000 og af anden stav 2 097 tons til værdi af frcs. 231 000.

Norges, Ruslands, Rumæniens og Canadas indførsel trælast viser fremgang og de Forenede Stater og Østerrige betydelig nedgang, medens Sveriges har været omtrent som foregaaende aar. Marocco har seet sin import til Algeriet forøget med 4 737 000 fra aaret 1900, Portugal med 2 311 000, Spanien med 1 516 000, Rusland med 719 000, Tripolis med 338 000 frcs., medens der er en forringelse i importen fra England af 2 740 000 og fra Tyskland af 235 000.

Af produkter henhørende under Norges og Sveriges exportartikler er indført: 3 019 kg. sukret melk, 1 114 kg. trætjære, 53 000 kg. fyrstikker, 5 100 kg. træmasse, 39 219 kg. øl, 813 215 kg. kobbervitriol og 10 930 kg. fiskegarn.

Udførselen. De til Frankrige i aaret 1901 afsendte varer gaar op til et beløb af 211 221 000 mod 173 467 000 i aaret 1900 eller en forøgelse af 37.7 mill., som falder paa kornvarer med ca. 30 mill., levende dyr med ca. 9 mill., raa huder med 1.2 mill., tobak med 1.2 mill., medens der er en forringelse i vinexporten af 7 mill. og i exporten af uld af 6.6 mill. Udførselen fra Algeriet til udlandet, der i aaret 1900 beløb sig til 55 896 653, er i aaret 1901 sunket til 50 724 000.

Norge figurerer med 743 frcs., Sverige med 2 900 frcs. og Danmark med 52 000 frcs., men som langtfra er de rette tal, da den største export til Skandinavien foregaar over Tyskland og Belgien og kommer ind under exporten til disse lande.

Af de udførte produkter er 6 mill. tørrede huder, hvoraf Belgien har taget 2 mill. frcs., Amerika 1.3 mill., England 1.2 mill., Tyskland 0.6 mill. og Italien 0.4 mill. Af de 2.6 mill. kornvarer er 1.9 mill. gaaet til England og 0.5 til Spanien. Tobak, cigarer og cigaretter er exporteret til et beløb af 2.8 mill., hovedsagelig til de franske kolonier. Af olivenolje er exporteret for 533 000 frcs. til Tunesien, Tyskland, Belgien og Italien. Af geraniumsessents til parfumerier har Tyskland kjøbt for 110 000 frcs. og Holland for 11 000 frcs. Andre flygtige oljer og essentser er exporteret til et beløb af 155 000 frcs. Værdien af den exporterede kork er 4 282 000 frcs. Heraf er ca. 600 000 frcs. gaaet til de russiske Østersjøhavne, 1 430 000 til de russiske Sortehavshavne, 715 000 til Tyskland og 616 000 til Belgien. Af vegetabilsk krølhaar („crin vegetal“) er

udført 18 066 tons til en værdi af frcs. 1 806 600. Af espartogræs er exporteret 68 000 tons til en værdi af 5 046 000 frcs. Af hø og halm, 12 611 tons til et beløb af frcs. 1 829 000, er mer end halvdelen exporteret til England. Vin exporten beløber sig til 5 198 000 liter og repræsenterer en værdi af 1 103 000 frcs. Fosfatexporten har været nøiagtig den samme som i de to foregaaende aar: 190 435 tons til en værdi af 8 570 000 frcs. Ogsaa her er England den største forbruger med 84 865 tons. Af superfosfat er exporteret 5 000 tons til en værdi af frcs. 250 000. Af malm har været udført 515 531 tons jernmalm til en værdi af 4 382 000 frcs. Blymalm 4 139 tons til en værdi af 662 220 frcs. Zinkmalm 33 071 tons til en værdi af 2 440 000 frcs. Vinsten (tartrate de potasse) har været forsendt til Belgien, Tyskland, Rusland og Østerrige med et kvantum af 704 682 kg.

Algeriets budget, der for aaret 1901 var beregnet til 56.5 mill. i indtægt og 54 mill. i udgifter, vil fra næste aar udvise betydelig høiere tal. Efter forslag fra det algierske finansudvalg har det franske deputerkammer bemyndiget generalguvernøren til at optage et algiersk statslaan paa indtil 100 mill. frcs. Heraf vil 50 mill. søges laant straks og i løbet af de 5 kommende aar blive anvendte med ca. 30 mill. til offentlige arbeider, saasom til udbedring af havnene o. s. v., ca. 13 mill. til forbedring af allerede existerende kolonistcentrer, oprettelse af nye og til udvidelse af landomraadet for kolonisationen og ca. 7 mill. til skogvæsenet, de øvrige 50 mill., som senere skal laanes, tænkes nærmest anvendt til udvidelse af jernbanenettet.

Til havne- og fyrvæsenet har der foruden de aarlige udgifter til underhold været givet betydelige extrabevilgninger. Til Algiers ydre havn har saaledes været anvendt 938 000 frcs.; denne del af havnen er endnu ikke aabnet for trafiken, dens anlægsplan kommer formentlig til at undergaa endel forandringer, da anlæg af en frihavn dersteds staar paa dagsordenen. Orans havn, hvortil der var bevilget 180 000 francs, led betydelig under en sterk storm i november, og skaden anslaaes til mere end en halv million francs. Der foreligger to planer om at gjøre Orans havn til en større flaadestation.

Dampskibsforbindelsen mellem Algeriet og Frankrige er i stadig udvikling. Bone, Philippeville og Bougie staar i direkte forbindelse med Marseille, og mellem denne sidste by og Algier besørger 5 dampskibsselskaber den daglige postforbindelse. Desforuden staar Algier i ugentlig kommunikation med Port Vendres, med Nizza—Toulon, med Bordeaux—Rochelle—St. Nazaire og med Havre—Rouen—Dunkerque. Ogsaa med udlandet er forbindelsen mere regelmæssig, idet flere tyske dampskibslinjer har optaget Algier i sin rute. Under dannelse er et større rederi, der vil lade bygge 5 dampere à 2 800 tons til transport af grøntsager og frugt mellem Algeriet—London, Antwerpen, Hamburg. Selskabets kontor vil blive i Havre. Jernbanenettet er i aaret udvidet med 118 kilometer

Sundhedstilstanden har i aaret været den bedste.

Algeriets befolkning var ved sidste tælling 4 739 331. Den overveiende del er arabere med ca. 4 mill., derefter kommer franskmænd med 364 257, jøder 57 132 og fremmede 245 853. Blandt disse sidste er 155 265 spaniere og 38 791 italienere.

Til generalguvenør for Algeriet blev i juli udnævnt forhenværende minister i Tanger, Paul Revoil.

Algier, der som kulhavn i aaret 1900 blev besøgt af 1 282 dampskibe, har i aaret 1901 kun været anløbet af 935 skibe. Denne nedgang af 347

skibe skriver sig hovedsagelig fra en i aarets løb dannet ring, der forhøiede kulpriserne, saa de kulsøgende skibe søgte til Gibraltar og Malta; ringen er senere brudt og vil forhaabentlig være uden indflydelse for kommende aar.

De i Algeriet etablerede norske og svenske firmaer har ingen forandring undergaaet siden sidste aarsberetning.

Kapstaden.

Aarsberetning for aaret 1901 fra generalkonsul A. Ohlsson, dateret 15de oktober 1902.

Den norske skibsfart i 1901. Til distriktet ankom i aaret 1901 med ladning 213 norske skibe dr. 176 962 tons, hvoraf fra Norge 13 dr. 9 167 tons; heraf kom til hovedstationen 72 skibe dr. 60 583 tons; af samtlige skibe var kun 1 dr. 2 104 tons dampskib, resten seilskibe. I ballast ankom (til vicekonsulsstationerne) 2 seilskibe dr. 962 tons.

Af norske skibe afgik i aaret 1901 fra konsulatdistriktet (til fremmede lande) med ladning 5 dr. 3 356 tons og i ballast 188 dr. 157 765 tons.

Bruttofragter for til konsulatdistriktet ankomne norske fartøier £ 354 599.0.0.

For ordre, reparation eller lignende anløb 7 norske fartøier dr. 5 808 tons.

Af svenske fartøier ankom til konsulatdistriktet 35 dr. 26 455 tons, til hovedstationen 21 dr. 17 139 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen £ 190. 4. 6, ved vicekonsulsstationerne £ 367. 14. 6; heraf tilfaldt konsulen £ 183. 17. 3. At svenske skibe ved hovedstationen £ 49. 11. 7, ved vicekonsulsstationerne £ 28. 15. 1; heraf tilfaldt konsulen £ 14. 7. 6. Ialt tilfaldt konsulen £ 438. 0. 10.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen, i norske sager £ 12. 0. 4, i svenske sager £ 1. 15. 6.

Generelt seet har skibsfarten paa Kapkolonien og Sydafrika i det sidstforløbne aar, baade hvad angaar antal ankommende fartøier og, i tonnage, vist ziffre, der langt overstiger hvilketsomhelt foregaaende aar. Særlig er dette tilfældet med dampskibstonnagen, men ogsaa seilfartøiernes antal viser en betydelig forøgelse. Dette er jo ikke at undres over, men har været at forudse, da naturligvis for krigens skyld uhørte kvantiteter proviant og andre levnedsmidler maatte bringes herud for den store armés underhold, hvortil jo er kommet den mængde dampskibstonnage, som har været nødvendig for transport af tropper frem og tilbage, for transport af krigsfanger, vaaben, ammunition etc. Ogsaa de skandinaviske fartøier har deltaget i fraktmarkedet hidud i forøget antal mod det nærmest foregaaende aar, omendskjønt dog antallet af vore fartøier ikke naaede op til, hvad det udgjorde inden krigens udbrud. Man har nemlig havt sin frygt for fartøiernes lange ophold i de forskjellige havne, en frygt, som i de fleste tilfælde har vist sig at være

berettiget, idet det viste sig, at ogsaa under fjoraaret alvorlige ophold for fartøierne er indtrufne. Mange rederier har fragtet sine fartøier og haabet paa, at omstændighederne skulde blive dem gunstige ved fartøiernes fremkomst, men andre har anseet et mere eller mindre langvarigt ophold for uundgaaeligt og derfor taget dette med i beregningen ved fragtslutningen. Den gamle vanlige certepartiklausul „to discharge according to the customs of the port" har vist sig i enkelte tilfælde at være blevet borttaget, og i dens sted sees det, at man har faaet befragterne til at indgaa paa bestemte losningsdage, at regne fra 24 eller 48 timer efter fartøiernes ankomst i Table Bay, men i sidste fald har en væsentlig lavere fragtsats maattet akcepteres. Jeg tror dog i det hele taget, at de rederier har været mest tilfredse, som har havt sine certepartier saaledes stipulerede, thi næsten uden undtagelse har overliggedagserstatning været fordret og har delvis veiet op for den lavere fragtsats.

Ialt ankom i aaret 1901 til distriktet, iberegnet Natal, 250 norske og svenske fartøier dr. 204 379 tons, medens modsvarende zifre for aaret 1900 var 198 og 169 506. Af disse 250 fartøier har 91 hidført trælastladninger fra Østersjøen og Norge, samt de øvrige 159 stenkulsladninger fra England, korn og jernbanemateriale fra Australien etc.

Fragtmarkedet. Den stigning, som i aaret 1900 var merkbar i fragterne hidud, fortsatte ogsaa i begyndelsen af fjoraaret, beroende, som allerede er antydet, paa, at rederne maatte holde paa høiere fragter paa grund af de vanskelige losningsforholde i havnene her under krigen. Fragtsatserne for trælast har været: Fra Luleå 90 sh., Örnsköldsvik 85 sh., 90 sh., Hernösand 87 sh. 6 d, 90 sh., Sundsvall 75 sh., 80 sh., 85 sh., 87 sh. 6 d, 95 sh., Hudiksvall 85 sh., Söderhamn 81 sh. 3 d, Norrköping 85 sh., 91 sh. 3 d, Göteborg 75 sh., 77 sh. 6 d, 80 sh. 3 d, 82 sh. 6 d, 90 sh., 97 sh. 6 d, 100 sh., Fredrikstad 75 sh., 82 sh. 6 d, 83 sh. 9 d, Fredrikshald 77 sh. 6 d.

Stenkulsfragterne har været: Fra Cardiff 20 sh., 21 sh., 23 sh., 23 sh. 6 d, 24 sh. 6 d, 25 sh., 26 sh., Swansea 24 sh., Newport 21 sh., 26 sh., Leith 20 sh., 23 sh., 23 sh. 6 d, Greenock 21 sh., Alloa 22 sh., Ardrossan 18 sh. 6 d, Newcastle 26 sh., 27 sh., Hull 24 sh., Blyth 26 sh.

Disse fragtsatser, saavel for trælast som for kul, er naturligvis beroende paa ladningernes størrelse og tiden for afskibningerne.

En merkelig omstændighed, som jeg finder ikke at burde undlade at paapege, er, at i aarets løb et stort antal fartøier, der har hidført s. k. skotske kul, er ankommet hertil med ladningen i brand, hvoraf synes at fremgaa, at overføringen af denne slags kul indebærer den største risiko for fartøi og besætning og maner til den største forsigtighed ved indlastningen saavelsom under reisen.

Firmaer inden distriktet, hvori personer af norsk eller svensk nationalitet er interesserede som indehavere eller medeiere, og som driver import eller export: Kapstaden: Karl Lithman & Co., Dock Road, indehaver: Karl Lithman, firmaet etableret 1885 og driver import af trælast, eier en mindre sag hersteds. Ahlbom, Gullander & Co., Dock Road, indehaver: Carl Eric Ahlbom, firmaet er etableret i aaret 1899, driver import af trælast og jernartikler. Eier sagbrug ved Salt River udenfor Kapstaden.

Thesen & Co., 10, Loop Str., indehavere: Nils Peter og Hjalmar Thesen, firmaet er etableret i aaret 1870 og importerer trælast samt korn. Driver ogsaa rederibedrift med to kystdampere. Har filialkontor i Knysna, Paarl og Durban. Gustaf Anderson & Co., Strand Str., indehaver: Gustaf Anderson; firmaet har været etableret siden aaret 1895 og driver forretninger i og import af tapeter, farver og lignende artikler. Merar & Skaugen, Dock Road, kaptein O. Skaugen (nordmand) er medeier i forretningen. Etableret i aaret 1895, skibshandel og importerer skibsfornødenheder. East London: S. N. Paulsen & Co., indehaver: S. N. Paulsen (nordmand), firmaet er etableret i aaret 1894. Driver skibshandel og import af skibsfornødenheder. Durban: J. J. Egeland (tidligere firmaet Egeland & Aadnesen). Trælastimportører. Etableret i aaret 1884. Indehaver J. J. Egeland, norsk og svensk vicekonsul. Natal Fishing Comp. Ltd., etableret i aaret 1895. J. J. Egeland, medeier og selskabets sekretær. Johannedal Timber Comp. Trælastimportører, etableret for 10 aar tilbage. Disponent: Mr. E. Toplin. Thesen & Co., (se Kapstaden). South African Trading Co. Trælastimportører samt importører af bygningsmateriale, medeier Viggo Berck (nordmand). N. Meyer, etableret for ca. 13 aar siden. Indehaver herr Norman Meyer (nordmand). Skibshandler og importør af skibsfornødenheder. E. Berg, etableret for ca. 2 aar siden. Indehaver: Emil Bernhard Berg (nordmand). Skibshandler.

Som i begyndelsen af denne rapport antydet, har under fjoraaret en betydelig forøgelse af koloniens import fundet sted. Kjøbmændene har nemlig forudseet de store kvantiteter gods, som maatte udfordres for at bringe de nyerhvervede kolonier i sin tidligere stand, dette saavel hvad bygningsmateriale som hvad levnedsmidler, klædesvarer og lignende angaar. Man har derfor her importeret i den største skala for at være først paa markedet, naar trafiken til kolonierne i nord aabnedes. Endnu er dog denne trafik ikke uhindret aabnet, men i samme grad som de militære myndigheder lægger mindre beslag paa jernbanernes rullende materiel, tillades godstrafiken at antage større proportioner. Givet er det, at konkurrencen blandt kjøbmændene er og har været særdeles livlig for at komme ind i eller for at beholde markedet.

Amerikanerne og tyskerne, altid vaagne hvad forretninger angaar, har sendt hid ud sine repræsentanter, der har reist landet rundt for paa selve stedet at studere forholdene samt for at introducere sine varer, og da disse reisende er duelige fagmænd samt desuden er forsynede med betydelige midler til at bearbeide markedet med, er det givet, at deres arbeide har været lønnende. Fra England, Kanada og Australien har særskilte s. k. „Trade Commissioners" været udsendt hid for officielt at rapportere om udsigterne til udvidede forretningsforbindelser, og har de ganske sikkert ført rige erfaringer med herfra, saavel hvad de gjældende priser angaar, som betræffende en mængde andre vigtige sager, blandt andet den meget vigtige faktor vedrørende varernes hensigtsmæssige indpakning.

Jeg tror, at hjemlandene, idetmindste hvad en del artikler angaar, saasom maskiner, staalvarer etc., let bør kunne deltage i konkurrencen, men for at kunne gjøre dette med fremgang, maatte man følge amerikanernes og tyskernes saavelsom englændernes eget exempel, nemlig at udsende duelige ingeniører og fagmænd for at gjøre tegninger, forandringer og forbedringer paa artikler, hvor saadanne behøves, samt for at fremholde deres egne artiklers fortrin, ogsaa for at indgaa kontrakter, hvor saa kan ske.

Totalimporten til kolonien i aaret 1901 udgjorde en værdi af £ 13 802 428, medens modsvarende zifre aaret forud var £ 11 052 428, en forøgelse altsaa af £ 2 750 449.

Totalexporten herfra var for aaret 1901 £ 9 934 950 mod £ 6 854 775 aaret forud, saaledes ogsaa udvisende en forøgelse af £ 3 080 775.

Værdien af de artikler, som berører de forenede rigers export, og som importeredes til Kapkolonien for forbrug der og i de andre sydafrikanske stater, sees af følgende zifre for de to sidste aar:

	1900. £	1901. £		1900. £	1901. £
Cement . . .	78 169	68 366	Smør (inkl. margarin)	214 423	337 980
Dynamit og sprængstoffe . .	86 659	75 582	Spritvarer . . .	247 782	368 506
Jernmanufakturvarer . . .	905 116	918 224	Trælast: uforædlet	163 222	293 158
Jern og plader .	272 048	203 580	Do. forarbeidet	220 352	261 898
Maskiner . . .	525 133	661 056	Fyrstikker . . .	16 134	25 181
Maltdrikke . .	160 725	221 929	Agerbrugsredskaber . . .	77 969	72 239
Ost	89 467	95 635			

Af disse artikler er i aaret 1901 importeret fra de forenede riger til følgende beløb, hvortil til sammenligning ogsaa opføres modsvarende zifre fra nærmest foregaaende aar:

	1900. £	1901. £		1900. £	1901. £
Jernmanufakturvarer:			Trævarer, forædlede:		
Fra Sverige . .	399	1 079	Fra Norge . . .	51 038	32 846
			„ Sverige . .	48 476	84 797
Trævarer, uforædlede:			Fyrstikker:		
Fra Norge . . .	10 865	15 703	Fra Norge . . .	218	130
„ Sverige . . .	90 422	151 920	„ Sverige . .	845	228

Ovennævnte zifre angiver dog værdien blot af saadanne artikler, som i direkte leilighed fra Norge og Sverige ankom til kolonien. Opgave over norske og svenske varer, som er kommet over andre lande, er ikke at erholde fra de statistiske opgaver, da saadanne varer optages blandt det lands import, hvorfra de er ankommet i direkte leilighed.

Værdien af de fornemste artikler, exporterede fra Kapkolonien, var for aaret 1901 som følger: Angorahaar £ 502 605, diamanter 4 930 104, guld 1 225 899, huder 58 566, kobbermalm 571 031, gjede- og faareskind 389 218, strudsfjær 939 049, uld 1 489 246, vin 28 873.

Til kolonien Natal importeredes i aaret 1901 varer til en værdi af £ 9 555 750. Man har al grund til at formode, at Natal nu efter krigen skal udvikle sig raskt, og at Durban skal tage til sig en stor del af varetrafiken, d. v. s. transittrafiken op til Transvaal og Orange-River-kolonien, hvilket jo synes at være helt naturlig i betragtning af stedets geografiske beliggenhed, i den henseende at banestrækningen fra Durban er den korteste af linjerne fra kysten, med undtagelse af den fra Delagoa Bay. I Durban gjør man en hel del havneforbedringer. Snart bliver byen forsynet med en flydende dok, og man har ogsaa til hensigt at anlægge en tørdok, hvorhos vedkommende er betænkt paa at anskaffe et større mudderverk, hvorved dybet paa barren skulde væsentlig kunne forøges, saa at til og med endnu større fartøier end for nærværende kunde passere barren.

De natalske stenkul synes at have en fremtid for sig og tør med tiden muligens blive en exportartikel, til en begyndelse dog blot til kysthavnene her, som til Port Elizabeth og Kapstaden. Prisen paa disse kul er for nærværende fra 20 til 30 shillings pr. ton, men en nedgang i priserne turde sikkerlig være at forvente, i samme grad som produktionen stiger.

Madras.

Til Madras ankom i aaret 1901 med ladning 1 norsk dampskib dr. 949 tons, hvilket erlagde i konsulatafgift £ 3. 6. 4. Intet svensk skib anløb havnen.

Pointe à Pitre, Guadeloupe.

Til Pointe à Pitre ankom i aaret 1901 med ladning fra fremmede lande 10 norske skibe dr. 11 014 tons (hvoraf 1 seilskib dr. 409 tons) og i ballast 6 skibe dr. 3 950 tons (hvoraf 4 seilskibe dr. 2 275 tons), ialt 16 skibe dr. 14 964 tons. Med ladning afgik 9 skibe dr. 8 690 tons og resten i ballast.

Af svenske skibe ankom til konsulatdistriktet 4 dr. 1 878 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 767.72, af svenske skibe ved do. kr. 89.47, ved vicekonsulsstationerne kr. 29.78; heraf tilfaldt konsulen kr. 14.89. Ialt tilfaldt konsulen kr. 872.08.

Expeditionsafgifter ved hovedstationen i norske sager kr. 219.00, i svenske sager kr. 14.25; ved vicekonsulsstationerne i svenske sager kr. 10.00.

Willemstad, Curaçao.

Til Willemstad ankom i aaret 1901 med ladning fra fremmede lande 25 norske skibe dr. 14 656 tons, hvoraf 1 seilskib dr. 428 tons. Samtlige skibe afgik med ladning til fremmede lande.

Konsulatafgifter af norske skibe f. 271.35; expeditionsafgifter i norske sager f. 8.75.

Ingen svenske skibe anløb distriktet.

Ingen direkte samhandel fandt sted mellem de forenede riger og kolonien. Derimod indførtes endel svenske fyrstikker over Hamburg.

Barranquilla.

Ifølge opgave fra vicekonsulatet i Barranquilla ankom i aaret 1901 til Puerto Colombia 19 norske skibe dr. 18 282 tons, hvoraf 2 i ballast, de øvrige med ladning af kvæg.

Papeete, Tahiti.

Der ankom i aaret 1901 ingen norske eller svenske skibe til konsulatdistriktet.

Belize, Britisk Honduras.

Til Belize ankom i aaret 1901 i ballast 85 norske skibe dr. 33 591 tons og afgik med ladning 85 skibe dr. 33 487 tons.

Af svenske skibe ankom 3 dr. 1 415 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe $ 343.40, af svenske skibe $ 19.48.

Den af de norske og svenske skibe befordrede last bestod hovedsagelig af logwood og frugt.

Akyab.

Til Akyab ankom i aaret 1901 i ballast fra fremmede lande 2 norske dampskibe dr. 4 089 tons, hvilke afgik med ladning af ris og erlagde i konsulatafgifter rs. 213.11. Intet svensk skib anløb havnen.

Den samlede risexport til Europa udgjorde 71 433 tons.

Colombo.

Til Colombo ankom i aaret 1901 18 norske skibe dr. 31 204 tons, samtlige med ladning, hvilke erlagde i konsulatafgifter rs. 266.69. Ingen svenske skibe anløb havnen.

Callao.

Til vicekonsulatet i Callao ankom i aaret 1901 10 norske seilskibe dr. 10 080 tons, samtlige med ladning, væsentlig bestaaende af kul. Erlagte konsulatafgifter £ 39. 15. 7. Intet svensk skib anløb havnen.

San Juan, Puerto Rico.

Til distriktet ankom i aaret 1901 1 norsk dampskib dr. 860 tons i ballast; det afgik med ladning og erlagde i konsulatafgifter $ 14.64.

Intet svensk fartøi anløb distriktet.

Nassau, Bahamaøerne.

Til Nassau ankom i aaret 1901 2 norske dampskibe medbringende ladning af 220 tons; de afgik med ladning af 330 tons og erlagde i konsulatafgifter $ 51.80. Intet svensk skib anløb havnen.

Aden.

Til Aden ankom i aaret 1901 1 norsk skib dr. 2 180 tons og 2 svenske skibe dr. 371 tons for at indtage bunkerkul samt for ordre.

St. Johns, Antigua.

Til Leeward Islands ankom i aaret 1901 fra fremmede lande 12 norske skibe dr. 13 671 tons, hvoraf 1 seilskib dr. 369 tons, samtlige med ladning. Samtlige skibe afgik med ladning med undtagelse af seilskibet, der afgik i ballast.

Af svenske skibe ankom til konsulatdistriktet 1 dr. 403 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe £ 28. 15. 7, af det svenske skib £ 1. 8. 2. Expeditionsafgifter i svenske sager £ 4. 18. 6.

Den samlede skibsfart paa kolonien i aaret 1901 af alle nationers flag opgik til 1 795 868 reg.-tons.

Port of Spain, Trinidad.

Til Port of Spain ankom i aaret 1901 fra fremmede lande med ladning 10 skibe dr. 7 967 tons og i ballast 2 dr. 1 166 tons, ialt 12 skibe dr. 9 133 t., hvoraf 8 dampskibe dr. 7 336 tons. Der afgik med ladning 8 skibe dr. 5 386 tons og i ballast 6 skibe dr. 4 828 tons.

Af svenske skibe ankom 2 dr. 1 080 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe $ 173.62.

Port au Prince, Haiti.

Til konsulatdistriktet ankom i aaret 1901 med ladning fra fremmede lande 106 norske skibe dr. 71 809 tons, hvoraf til hovedstationen 32 dr. 21 346 tons; af samtlige skibe var kun 3 dr. 1 675 tons seilskibe. I ballast ankom ialt 56 skibe dr. 34 407 tons (heraf ingen til hovedstationen), hvoraf 41 seilskibe dr. 21 650 tons. Der afgik med ladning ialt 54 skibe dr. 34 001 tons (heraf ingen fra hovedstationen) og i ballast 71 skibe dr. 48 761 tons, hvoraf fra hovedstationen 32 dr. 21 346 tons.

Af svenske skibe ankom til konsulatdistriktet 2 dr. 972 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen kr. 424.65,

ved vicekonsulsstationerne kr. 2 417.78, hvoraf tilfaldt konsulen kr. 1 208.89. Ialt tilfaldt konsulen kr. 1 633.54.

Af de forskjellige nationers skibe ankom i aaret 1901 til Port au Prince: tyske 61 dr. 151 668 tons, hollandske 48 dr. 89 220 tons, franske 27 dr. 47 250 tons, norske 32 dr. 21 346 tons, britiske 14 dr. 13 998 tons og amerikanske 12 dr. 2 818 tons.

Singapore.

Aarsberetning for aaret 1901 fra konst. konsul W. O. Greig, dateret 13de oktober 1902.

Skibsfarten. Til konsulatdistriktet ankom i aaret 1901 fra fremmede lande med ladning 154 norske dampskibe dr. 149 066 tons (hvoraf til hovedstationen 143 dr. 138 185 tons) og i ballast (til hovedstationen) 5 skibe dr. 4 077 tons (hvoraf 3 dampskibe dr. 3 045 tons). Der afgik med ladning 112 norske skibe dr. 107 278 tons og i ballast 47 skibe dr. 45 865 tons.

For ordre, reparation og lignende anløb 11 norske skibe dr. 10 050 tons.

Af svenske skibe ankom til hovedstationen 5 dr. 5 905 tons og til resten af konsulatdistriktet 2 dr. 2 362 tons.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe ved hovedstationen $ 2 171.92, ved vicekonsulsstationerne $ 226.46. Af svenske skibe ved hovedstationen $ 221.83, ved vicekonsulsstationerne $ 88.94. Ialt tilfaldt konsulen $ 2 709.15.

Til kolonien Straits Settlements ankom i aaret 1901 ialt 9 225 skibe dr. 8 923 522 tons, hvoraf til Singapore 5 208 dr. 6 193 683 tons, til Penang 2 510 dr. 2 428 346 tons og til Malacca 1 537 dr. 308 556 tons.

Fragterne til London pr. damper var ved aarets udgang: For tin 27 sh. 6 d pr. 20 cwts., kopra 27 sh. 6 d pr. 12 cwts., sago 27 sh 6 d pr. 20 cwts., gambier 32 sh. 6 d pr. do., tapioka 42 sh. 6 d pr. 18 cwts.

Import. Af importartikler kan nævnes: Bomuldsvarer ca. 5 millioner stykker, opium 16 584 kister, kul 668 000 tons (hovedsagelig fra Japan), petroleum 2 482 000 kasser (hovedsagelig fra Rusland og Sumatra), ris ca. $8^1/_2$ mill. piculs. Fra Norge foregaar ingen import; der blev gjort forsøg med indførsel af norsk hermetik, men uden resultat paa grund af de høie priser.

Export. De vigtigste exportartikler er: Sago, gambier, gummi, krydderier, tapioka, tin, kopra og spanskrør.

Det nye fyr ved Fort Canning vil i løbet af et par maaneder begynde at funktionere.

Kursen. Dollarens middelkurs var 1 sh. $11^1/_2$ d a vista og 1 sh. $11^{11}/_{16}$ d pr. 4 mdr.

Endel norske og svenske undersaatter er bosatte i kolonien, alle ansatte hos forskjellige handelsfirmaer.

Bombay.

Aarsberetning for aaret 1901 fra konst. konsul H. Uehlinger, dateret 31te oktober 1902.

Skibsfarten. Til Bombay ankom i aaret 1901 fra fremmede lande med ladning 18 norske skibe dr. 15 436 tons (hvoraf 1 seilskib dr. 214 tons). Der afgik 12 norske skibe dr. 10 000 tons med ladning og 5 skibe dr. 4 606 tons i ballast. 1 svensk skib dr. 593 tons anløb havnen.

Erlagte konsulatafgifter af norske skibe rs. 723.4. Expeditionsafgifter i norske sager rs. 21.14.

Export. Bomuldsexporten fra Bombay opgik i aaret 1901 til 1 095 000 baller (mod 427 000 i aaret 1900), hvoraf gik til Japan 397 000 baller, China 58 000 og Europa 614 000. Af andre artikler exporteredes 65 000 tons bomuldsfrø, 88 000 tons linfrø, 129 000 tons rapsfrø og ca. 200 000 tons af forskjellige andre frøsorter. Til Norge fandt ingen direkte export sted. Derimod udførtes til Sverige raa bomuld for rupees 76 000 og fabrikerede artikler for rupees 4 435.

Import. Af importerede artikler kan nævnes: bomuldsfabrikata for rs. 81 513 264, maskiner for rs. 8 934 126, jernbanemateriel for rs. 4 478 830, trælast for rs. 1 514 429, oljer for rs. 12 566 470, glas og glasvarer for rs. 4 735 407, isenkram for rs. 5 881 588, fyrstikker for rs. 1 326 214 og papir for rs. 2 871 817.

Den samlede import fra Norge og Sverige opgik i aaret 1901 til en værdi af rs. 1 312 208 mod rs. 776 605 i det foregaaende aar. Af fyrstikker indførtes fra Norge for rs 225 575 og fra Sverige for rs. 351 581; af papir fra Norge for rs. 12 126, fra Sverige for rs. 33 294; af træmasse fra Norge for rs. 10 666; af trælast fra Norge for rs. 64 094, fra Sverige for rs. 37 066.

Med hensyn til fyrstikimporten indtager Japan fremdeles den første plads med rs. 651 330 eller omtrent halvparten af den samlede værdi.

Fragter. Aaret begyndte med rater, der varierede mellem 11 og 15 sh., alt efter lossestedet, og holdt sig paa dette niveau hele aaret uden nogen synderlig fluktuation. Til Bombay ankom fra udlandet i aaret 1901 ialt 914 skibe dr. 1 390 093 tons, hvoraf 297 seilskibe dr. 34 600 tons.

Kursen holdt sig det hele aar meget stabil; den laveste kurs for telegrafisk bankremisse paa London var $1.3^{7}/_{8}$ og den høieste $1.4^{1}/_{16}$. Bankdiskontoen varierede mellem 3 og 7 pct. pr. aar.

Indhold: **Aden** s. 878. — **Akyab** s. 877. — **Algier** s. 867. — **Barranquilla** s. 876. — **Belize, Britisk Honduras** s. 876. — **Bombay** s. 880. — **Cadiz** s. 864 — **Callao** s. 877. — **Colombo** s 877. — **Düsseldorf** s. 859. — **Kapstaden** s. 871. — **Leipzigermesserne** s. 863. **Madras** s. 875. — **Marseille** s. 860. — **Nassau, Bahamaøerne** s. 877. — **Nürnberg** s. 857. — **Papeete, Tahiti** s. 876. — **Pointe à Pitre, Guadeloupe** s. 875. — **Port au Prince, Haiti** s. 878. — **Port of Spain, Trinidad** s. 878. — **San Juan, Puerto Rico** s. 877. — **Shanghai** s. 849. — **Singapore** s. 87[illegible]. — **St. Johns, Antigua** s. 878. — **Willemstad, Curaçao** s. 876.

Johannes Bjørnstasd bogtrykkeri.