

HANDELS- OCH SJÖFARTSKOMITÉN.

# ÅTGÄRDER I FRÄMMANDE LÄNDER

FÖR HÖJANDE AF

SJÖFART OCH UTRIKES HANDEL

JÄMTE REDOGÖRELSE FÖR

DE FÖRENADE RIKENAS KONSULERS ÅSIKTER OM  
HVAD I SVERIGE BÖR GÖRAS FÖR  
ENAHANDA ÄNDAMÅL, M. M.



STOCKHOLM  
KUNGL. BOKTRYCKERIET. P. A. NORSTEDT & SÖNER  
1900

## INNEHÅLL.

	Sid.
Underdånig skrifvelse . . . . .	9.
Inledning . . . . .	11.
 <b>Berättelser m. m. för de särskilda länderna.</b>	
<b>Finland . . . . .</b>	<b>19.</b>
I. Åtgärder i Finland till sjöfartens och utrikes handelns främjande . . . . .	21.
II. Åtgärder, som borde i Sverige vidtagas för höjande af sjöfarten och handeln mellan Sverige och Finland . . . . .	24.
A. Sjöfarten . . . . .	24.
<i>Generalkonsuln grefve Björnstjernas åsikt . . . . .</i>	<i>24.</i>
B. Handeln . . . . .	25.
<i>Generalkonsuln grefve Björnstjernas åsikt . . . . .</i>	<i>25.</i>
 <b>Ryssland . . . . .</b>	 <b>27.</b>
I. Åtgärder i Ryssland till sjöfartens och utrikes handelns främjande . . . . .	29.
A. Sjöfarten . . . . .	29.
B. Utrikes handeln . . . . .	30.
II. Åtgärder, som borde i Sverige vidtagas för höjande af sjöfarten och handeln mellan Sverige och Ryssland . . . . .	31.
<i>Generalkonsul Dambergs åsikt . . . . .</i>	<i>31.</i>
 <i>Riga konsulsdistrikt . . . . .</i>	 <i>32.</i>
A. Sjöfarten . . . . .	32.
<i>Konsul Titz' åsikt . . . . .</i>	<i>34.</i>
B. Handeln . . . . .	34.
<i>Konsul Titz' åsikt . . . . .</i>	<i>36.</i>
 <i>Handels- och sjöfartskomiténs betänkande: Åtgärder utrikes, m. m.</i>	 <i>1</i>

	Sid.
<i>Archangels konsulsdistrikt</i> . . . . .	38.
A. Sjöfarten . . . . .	38.
<i>T. f. generalkonsul Falsens åsikt</i> . . . . .	39.
B. Handeln . . . . .	40.
<i>T. f. generalkonsul Falsens åsikt</i> . . . . .	40.
<i>Baku konsulsdistrikt</i> . . . . .	41.
<i>Konsul Hagelins åsikt</i> . . . . .	42.
<b>Danmark</b> . . . . .	45.
<b>Åtgärder i Danmark till sjöfartens och utrikes handelns främjande</b> . . . . .	47.
<b>Tyskland</b> . . . . .	49.
I. <b>Åtgärder i Tyskland till sjöfartens och utrikes handelns främjande</b> . . . . .	51.
A. Sjöfarten . . . . .	51.
B. Utrikes handeln . . . . .	51.
II. <b>Åtgärder, som borde i Sverige vidtagas för höjande af sjöfarten och handeln mellan Sverige och Tyskland</b> . . . . .	55.
A. Sjöfarten . . . . .	55.
<i>Generalkonsul Böldtkers åsikt</i> . . . . .	55.
B. Handeln . . . . .	57.
<i>Generalkonsul Böldtkers åsikt</i> . . . . .	62.
<i>Lübecks konsulsdistrikt</i> . . . . .	67.
A. Sjöfarten . . . . .	67.
<i>Generalkonsul Asches åsikt</i> . . . . .	67.
B. Handeln . . . . .	75.
<i>Generalkonsul Asches åsikt</i> . . . . .	75.
<b>Storbritannien och Irland</b> . . . . .	87.
I. <b>Åtgärder i Storbritannien och Irland till sjöfartens och utrikes handelns främjande</b> . . . . .	89.
A. Sjöfarten . . . . .	89.
B. Utrikes handeln . . . . .	92.
II. <b>Åtgärder, som borde i Sverige vidtagas för höjande af sjöfarten och handeln mellan Sverige och Storbritannien och Irland</b> . . . . .	95.
A. Sjöfarten . . . . .	95.
<i>T. f. generalkonsul Tornöes åsikt</i> . . . . .	95.

	Sid.
B. <b>Handeln</b> . . . . .	97.
<i>T. f. generalkonsul Tornöes åsikt</i> . . . . .	97.
<i>Liverpool</i> . . . . .	99.
A. <b>Sjöfarten</b> . . . . .	99.
<i>Vice konsul Ehrenborgs åsikt</i> . . . . .	99.
B. <b>Handeln</b> . . . . .	100.
<i>Vice konsul Ehrenborgs åsikt</i> . . . . .	100.
<i>Leiths konsulsdistrikt</i> . . . . .	108.
A. <b>Sjöfarten</b> . . . . .	108.
<i>T. f. konsul Fallenius' åsikt</i> . . . . .	108.
B. <b>Handeln</b> . . . . .	113.
<i>T. f. konsul Fallenius' åsikt</i> . . . . .	113.
<b>Nederländerna</b> . . . . .	119.
I. <b>Åtgärder i Nederländerna till sjöfartens och utrikes handelsfrämjande</b> . . . . .	121.
II. <b>Åtgärder, som borde i Sverige vidtagas för höjande af sjöfarten och handeln mellan Sverige och Nederländerna</b> . . . . .	133.
<i>Generalkonsul Philipsons åsikt</i> . . . . .	133.
<i>Bilaga. Nederländernas transmarina exporthandel och staten (Uttalande af en nederländsk köpman)</i> . . . . .	136.
<b>Belgien</b> . . . . .	143.
I. <b>Åtgärder i Belgien till sjöfartens och utrikes handelsfrämjande</b> . . . . .	145.
A. <b>Sjöfarten</b> . . . . .	146.
B. <b>Utrikes handeln</b> . . . . .	149.
1. <b>Handelsundervisningen</b> . . . . .	149.
2. <b>Handelsmuseer o. d.</b> . . . . .	150.
3. <b>Lokal och central representation för näringarna</b> . . . . .	150.
4. <b>Handelsstipendier</b> . . . . .	152.
5. <b>Konsulatväsendet</b> . . . . .	153.
6. <b>Naturliga förutsättningar, m. m.</b> . . . . .	157.
7. <b>Nya aflägsna marknader. Kolonialpolitik</b> . . . . .	158.

	Sid.
II. Åtgärder, som borde i Sverige vidtagas för höjande af sjöfarten och handeln mellan Sverige och Belgien . . . . .	161.
A. Sjöfarten . . . . .	161.
<i>T. f. generalkonsul Eckells åsikt . . . . .</i>	161.
B. Handeln . . . . .	162.
<i>T. f. generalkonsul Eckells åsikt . . . . .</i>	162.
Frankrike . . . . .	163.
I. Åtgärder i Frankrike till sjöfartens och utrikes handelns främjande . . . . .	165.
A. Sjöfarten . . . . .	165.
B. Utrikes handeln . . . . .	167.
II. Åtgärder, som borde i Sverige vidtagas för höjande af sjöfarten och handeln mellan Sverige och Frankrike . . . . .	168.
<i>Generalkonsul Danielssons åsikt . . . . .</i>	168.
<i>Marseilles konsulsdistrikt . . . . .</i>	168.
A. Sjöfarten . . . . .	168.
<i>Konsul Peyrons åsikt . . . . .</i>	168.
B. Handeln . . . . .	171.
<i>Konsul Peyrons åsikt . . . . .</i>	171.
C. Utsikterna för svenska fartyg att delta i fraktfarten i Medelhafvet . . . . .	171.
<i>Konsul Peyrons åsikt . . . . .</i>	171.
Spanien . . . . .	173.
I. Åtgärder i Spanien till sjöfartens och utrikes handelns främjande . . . . .	175.
A. Sjöfarten . . . . .	175.
1. Skeppsbyggnadspremier . . . . .	175.
2. Tull- och fraktfartsbestämmelser . . . . .	175.
3. Statssubvention till ångbåtslinier . . . . .	176.
B. Utrikes handeln . . . . .	177.
1. Handelskammare . . . . .	177.
2. Handelsstipendier . . . . .	178.

	Sid.
II. Åtgärder, som borde i Sverige vidtagas för höjande af sjöfarten och handeln mellan Sverige och Spanien . . . . .	178.
<i>T. f. generalkonsul Bagges åsikt . . . . .</i>	178.
<i>Bilbao konsulsdistrikt . . . . .</i>	180.
A. Sjöfarten . . . . .	180.
<i>Konsul Schanches med fleres åsikter . . . . .</i>	180.
B. Handeln . . . . .	183.
<i>Konsul Schanches åsikt . . . . .</i>	184.
Italien . . . . .	185.
I. Åtgärder i Italien till sjöfartens och utrikes handelsns främjande	187.
A. Sjöfarten . . . . .	187.
1. Sjöfarts- och skeppsbyggnadspremier . . . . .	187.
2. Statssubvention till ångbåtslinier . . . . .	190.
3. Understödkassor för sjöfolk . . . . .	191.
4. Lagbestämmelser om försäljning och pantsättning af fartyg . . . . .	192.
B. Utrikes handeln . . . . .	194.
1. Handelskammare . . . . .	194.
2. Handelsmuseer . . . . .	195.
3. Handelsstipendier . . . . .	196.
4. Högre handelsskolor . . . . .	197.
5. Frihamnar (Depositi franchi) . . . . .	198.
6. Upplagsmagasin (Magazzini generali) . . . . .	198.
7. Utförselspremier . . . . .	198.
<i>Verkan af dessa åtgärder . . . . .</i>	199.
II. Åtgärder, som borde i Sverige vidtagas för höjande af sjöfarten och handeln mellan Sverige och Italien . . . . .	203.
A. Sjöfarten . . . . .	203.
<i>Generalkonsul Conradis med fleres åsikter . . . . .</i>	203.
B. Handeln . . . . .	209.
<i>Generalkonsul Conradis åsikt . . . . .</i>	209.
<i>Messina konsulsdistrikt . . . . .</i>	212.
<i>Konsul Martens' åsikt . . . . .</i>	212.

	Sid.
Turkiet . . . . .	215.
1. Europeiska Turkiet . . . . .	217.
<i>Ministern grefve Steenbocks åsikt</i> . . . . .	217.
2. Asiatiska Turkiet . . . . .	218.
A. Sjöfarten . . . . .	218.
<i>Konsul Zethelius' åsikt</i> . . . . .	218.
B. Handeln . . . . .	219.
<i>Konsul Zethelius' åsikt</i> . . . . .	219.
Egypten . . . . .	221.
<i>Generalkonsul Östbergs åsikt</i> . . . . .	223.
Tunis . . . . .	225.
<i>Konsul Rosenlunds åsikt</i> . . . . .	227.
Alger . . . . .	231.
<i>Konsul Houges åsikt</i> . . . . .	233.
Kapkolonien . . . . .	237.
<i>Generalkonsul Ohlssons åsikt</i> . . . . .	239.
Sydafrikanska republiken . . . . .	241.
<i>T. f. konsul Suhrkes åsikt</i> . . . . .	243.
Japan . . . . .	247.
Kina . . . . .	251.
I. Utrikes handels nuvarande ställning i Kina . . . . .	253.
II. Åtgärder, som borde i Sverige vidtagas för höjande af sjöfarten och handeln mellan Sverige och Kina . . . . .	267.
<i>T. f. generalkonsul Hagbergs åsikt</i> . . . . .	267.
III. Utsikterna för svenska fartyg att delta i fraktfar- ten i de ostasiatiska farvattnen . . . . .	268.
<i>T. f. generalkonsul Hagbergs åsikt</i> . . . . .	268.
Kanada . . . . .	271.
<i>Konsul Schwartz' med fleres åsikter</i> . . . . .	273.
Amerikas förenta stater . . . . .	277.
I. Åtgärder i Amerikas förenta stater till sjöfartens och utrikes handels främjande . . . . .	279.

	Sid.
II. Åtgärder, som borde i Sverige vidtagas för höjande af sjöfarten och handeln mellan Sverige och Amerikas förenta stater . . . . .	279.
<i>Minister Grips åsikt</i> . . . . .	279.
<i>Newyorks konsulsdistrikt</i> . . . . .	280.
A. Sjöfarten . . . . .	281.
<i>T. f. konsul Améens åsikt</i> . . . . .	281.
B. Handeln . . . . .	283.
<i>T. f. konsul Améens åsikt</i> . . . . .	283.
Brasilien . . . . .	287.
<i>Generalkonsul Bolstads åsikt</i> . . . . .	289.
Argentina . . . . .	293.
I. Åtgärder, som borde i Sverige vidtagas för höjande af sjöfarten och handeln mellan Sverige och Argentina . . . . .	295.
<i>Generalkonsul Christophersens åsikt</i> . . . . .	295.
II. Utsikterna för svenska fartyg att deltaga i fraktfarten i sydamerikanska farvatten . . . . .	301.
<i>Generalkonsul Christophersens åsikt</i> . . . . .	301.
<i>Generalkonsul Bolstads åsikt beträffande Argentina</i> . . . . .	304.
Uruguay, Chile, Peru och Ecuador . . . . .	309.
<i>Generalkonsul Bolstads åsikt</i> . . . . .	309.
Columbia och Venezuela . . . . .	310.
<i>Generalkonsul Bolstads åsikt</i> . . . . .	310.
Sakregister . . . . .	311.





## TILL KONUNGEN.

Den af Eders Kungl. Maj:t enligt nådigt bref den 1 juli 1898  
tillsatta komité för afgifvande af underdånigt utlåtande och för-  
slag angående de åtgärder, som må kunna vidtagas till beredande

af lättnader för och till höjande af den svenska sjöfartsnäringen samt till främjande af Sveriges direkta utrikes handel, särskildt på aflägsna länder, har, med afseende därå, att det enligt det nädiga uppdraget äfven tillhör komitén att inhämta ärendet rörande upplysningar och åvägabringa den öfriga utredning, som i ämnet kunde anses nödig, och med stöd af det komitén lämnade bemyndigande att hos vederbörande ämbetsmyndigheter omedelbart äska erforderliga upplysningar, i skrifvelse af den 14 september 1898 påkallat kommerskollegiets mellankomst för inhämtande från vissa de förenade rikenas konsuler af upplysningar och uttalanden rörande åtskilliga i skrifvelsen närmare uppgifna ämnen, hufvudsakligen, hvilka *åtgärder i främmande länder* vidtagits för främjandet af dessa länders sjöfart och direkta utrikes handel samt hvilka *åtgärder vederbörande konsul ansåge böra här vidtagas* för att höja så väl sjöfarten med svenska fartyg som handeln mellan Sverige och det land eller det konsulsdistrikt, där konsuln vore anställd;

och får komitén härmed till Eders Kungl. Maj:t i underdånighet öfverlämna en af komiténs sekreterare utarbetad redogörelse för de yttranden, som med anledning af komiténs begäran från konsulerna inkommit.

Stockholm den 7 april 1900.

Underdånigst

STAFFAN CEDERSCHIÖLD.

O. A. BRODIN.

AXEL JOHNSON.

OLOF MELIN.

JOHN RETTIG.

G. O. WALLENBERG.

WILH. R. WILLBORG.

*Adolf Berencreutz.*

## Inledning.

Det är påtagligt, att det ej utan noggrann undersökning och pröfning får tagas för afgjort, att *lagstiftnings- eller andra åtgärder, som i främmande länder visat sig ägnade att främja utrikes handel och sjöfart*, skola, anlitate i vårt land, medföra samma gynnsamma verkan. Nationella olikheter hos folket, skiljaktiga naturliga förmåner, andra konkurrensvillkor för de särskilda näringsgrenarna, grundmotsättningar i lagstiftningen, historiska förhållanden kunna tilläfväntas hafva hos oss danat en sådan jordmån, att samma åtgärder, som annorstädes visat sig fruktbarande, här skulle bära ingen skörd eller till och med kunna lända till skada.

Införskaffad utredning.

Men lika påtagligt är att, då det nu gäller att söka finna utvägar till främjandet af Sveriges sjöfart och dess handel på andra länder, dessa länders föredömen icke få lämnas utan tillbörlig uppmärksamhet. Och detta så mycket mindre, som den i handels- och sjöfartskomiténs betänkande redan ofta framhållna grundsatsen om internationell likformighet i den lagstiftning, som reglerar nationernas samfärdsel, gör sig med allt större makt gällande.

Med afseende å komiténs uppdrag har det därför ansetts angeläget att inhämta kännedom såväl om de åtgärder, hvarmed dessa näringar i andra länder understöds, och den lagstiftning, hvarunder de där förkofrats, som ock om de villkor, hvarunder de där arbeta.

Uppgiften för komitén blefve därefter att väga dessa åtgärder och denna lagstiftning på den vågskål, våra förhållanden anvisa, mäta dem efter svensk måttstock, antaga, ombilda eller förkasta dem. Vid detta arbete blefve naturligtvis äfven den utredning vägledande, som komitén, genom att vända sig direkt till de i dessa

näringar intresserade inom landet och till deras målsmän, föreningar och nämnder, sökt vinna om deras åsikter och önskemål. Dessa blefve, om de ginge ut på att begära någon åtgärd, som i utlandet är anlitad och där befunnen god, en ytterligare anledning att noggrant tillse, om densamma ej också för oss skulle vara lämplig.

För att erhålla fullt tillförlitliga källor för *en framställning af hvad i främmande länder vidgjorts i enahanda syften, som den komiténs uppdrag afser hvad angår Sverige*, ville komitén, med stöd af det komitén i nåder lämnade bemyndigande att från vederbörande ämbetsmyndigheter inhämta erforderliga upplysningar, taga svenske och norske konsulernas medverkan i anspråk, och påkallade komitén för detta ändamål i skrifvelse den 14 september 1898 kommerskollegiets åtgärd.

Med hänsyn särskildt till det ofta och skarpt betonade förhållandet, att samfärdseln och sjöfarten vore mera betungad med afgifter i våra hamnar än i andra länder, ett förhållande, som åter från visst annat håll blifvit bestridt, ansågs det jämväl nödigt, att på ort och ställe inhämtades fullt tillförlitliga upplysningar om de *allmänna afgifter och pålagor*, som i främmande länder vore lagda å den utrikes sjöfarten. Äfven härom påkallades därför i sagda skrifvelse utredning af konsulerna.

Vår statistik lämnar ej material tillfyllest för bedömande af i hvad mån *varuförseeln mellan Sverige och främmande länder* sker genom omlastning, hvilka vägar den indirekta varuförseeln tager, och huruvida den kommer till stånd genom direkta affärsförbindelser mellan exportörer i ursprungslandet och importörer i konsumtionslandet eller i hvilken grad den förmedlas genom mellanhänder. Genom konsulernas medverkan ansågos upplysningar äfven om den indirekta handeln möjligen kunna vinnas.

Samtidigt ville komitén taga i anspråk vederbörande konsuls särskilda erfarenhet om det främmande landets förhållanden, för att erhålla på sådan erfarenhet grundade omdömen om *hvilka åtgärder borde vidtagas för främjande af sjö- och handelsförbindelserna* mellan å ena sidan detta land eller det distrikt däraf, där konsuln hade att utöfva sin verksamhet, och å andra sidan Sverige.

På grund af komiténs begäran aflät kollegiet den 17 september 1898 cirkulärskrifvelse till vederbörande konsulter.

Däruti anmodades *generalkonsulaten i Helsingfors, St Petersburg, Köpenhamn, Hamburg, Amsterdam, Antwerpen, London, Havre, Lissabon, Barcelona, Genua och Washington* att, i den mån så kunde ske, hvar för det land, där konsulatet vore inrättadt, inhämta och meddela:

1) *hvilka viktigare lagstiftnings- och andra åtgärder i respektive Finland, Ryssland, Danmark, Tyskland, Storbritannien och Irland, Nederländerna, Belgien, Frankrike, Portugal, Spanien, Italien och Amerikas förenta stater vidtagits för främjandet af ett hvar af dessa länders sjöfart och direkta utrikes handel;*

2) *hvilka allmänna afgifter och pålagor i det främmande landet äro lagda på den utrikes sjöfarten; samt*

3) *upplysningar om omfattningen och arten af den varuförsel, som under år 1897 ägt rum mellan Sverige och det särskilda främmande landet.*

Tillika anmodades samma myndigheter, förutom generalkonsulatet i Köpenhamn, som vid den tiden förestods af komiténs ordförande, att uttala sin åsikt om

4) *hvilka åtgärder borde i Sverige företrädesvis ifrågakomma att vidtagas för att höja så väl sjöfarten med svenska fartyg som handeln mellan Sverige och det främmande landet.*

Från generalkonsulaten i *Amsterdam, Antwerpen, Havre, Lissabon, Barcelona, Genua och Washington* äskades särskildt upplysning om den varuförsel, som 1897 skett genom mellanhänder från Sverige öfver annat land till det främmande landet, där vederbörande hade att utöfva sin verksamhet, samt vägarna för denna varuförsel, såvidt den skett indirekt.

Generalkonsulaten i *Helsingfors, Köpenhamn, Hamburg, London, Amsterdam, Antwerpen och Havre* hade därjämte att lämna upplysningar, såvidt möjligt vore, om den varuförsel mellan Sverige och annat land, som sagda år transiterat det land, där generalkonsulatet funnes.

Frågorna 2, 3 och 4 lämnades därjämte till besvarande af generalkonsulaten i *Alexandria, Kapstaden, Shanghai, Rio de Ja-*

Frågor.

neiro och Buenos Ayres, Kungl. Maj:ts beskickning i Konstantinopel samt konsulaten i Tunis, Alger och Quebec.

Vidare äskades af generalkonsulaten i Arkangel och Lübeck, konsulaten i Riga, Leith, Marseille, Bilbao, Messina, Newyork och Montevideo svar på frågan 4, såvidt det särskilda konsulsdistriktet anginge.

Konsulerna i Baku, Smyrna och Johannesburg anmodades att besvara frågan 4, i hvad densamma afsåge den direkta handeln mellan Sverige och ifrågavarande konsulsdistrikt.

Där anledning därtill förekom, begärdes vederbörandes uttalande om, huruvida för åstadkommande af sjöfartsförbindelser mellan de respektive länderna skulle vara nödigt, att *fartygen intoge last i någon mellanliggande hamn*.

Slutligen anmodades särskildt de konsulater, som ansåges kunna lämna sådana uppgifter, att uttala sig om *utsikterna för svenska fartyg att delta i fraktfarten dels i Medelhafvet, dels i sydafrikanska, ostasiatiska eller sydamerikanska farvatten*.

Svaren borde insändas till kollegiet före den 1 februari 1899.

Till följd häraf hafva till komitén undan för undan öfverlämnats konsulernas svarsskrifvelser, hvaruti innefattats eller hvarmed följt den äskade utredningen, hvilken ofta stöddts på skrivelserna bilagda lagar eller utgifna arbeten. Den senaste svars-skrifvelsen ingick till komitén först den 6 juli 1899. Endast från *generalkonsulatet i Lissabon* samt *konsulatet i Montevideo* hafva svar ännu icke, då denna redogörelse afgifves, kommit komitén till handa.

Vid meddelandet af det rika material, som inkommit, och hvilket därjämte i flera delar fullständigats från andra källor, lagsamlingar och arbeten, följes den plan, att i ett sammanhang redogöres för hvad inom ett hvart af de ifrågakomna länderna i hufvudsak är stadgadt eller vidtaget i det föreliggande syftet (frågan 1 här ofvan). Endast så torde en samlad bild kunna vinnas af åtgärderna i hvarje land, hvilka naturligen icke böra ses lösryckta, utan i samband med hvarandra, då de inbördes motväga eller fullständiga hvarandra.

Redogörelsen för de särskilda *åtgärder, vederbörande konsulater ansett böra här vidtagas* för att främja vår maritima och kom-

mersiella samfärdsel med vederbörande land eller konsulsdistrikt (frågan 4), berör visserligen ofta samma ämne som redogörelsen för de åsikter och önskemål, som inom landet uttalats. Då emellertid de åsikter, konsulerna i ämnet uttalat, helt naturligt ofta sluta sig nära till hvad de meddelat om de åtgärder, som i det främmande landet vidtagits, redogöres för *konsulernas åsikter* i samband med svaren å frågan 1.

För de med anledning af frågan 2 inkomna uppgifterna om *sjöfartsafgifterna* i de främmande länderna lämnas en redogörelse med tillhörande tabellariska sammanfattningar i en bilaga (bil. C.) till komiténs betänkande *V. Sjöfartsafgifter*.

De från konsulerna inhämtade uppgifterna om *Sveriges varuförsel* (frågan 3) äro, i den mån de bjudit material därför, statistiskt bearbetade i samband med den statistiska redogörelsen för vår handel och sjöfart i allmänhet.

För vinnande af erforderlig öfversikt och för att underlätta begagnandet af förevarande arbete är detsamma försedt med *sakregister*.

Stockholm i december 1899.

*Adolf Berencreutz.*





BERÄTTELSE R M. M.

FÖR

DE SÄRSKILDA LÄNDERNA.





# Finland.

## Handel:

<i>Export</i> från Sverige 1875: 4,2 mill. kr.	<i>Hufvudvaror</i> 1875: järnvaror, maskiner, böcker.
1897: 9,9 » »	1897: maskiner, järnvaror, hudar och skinn.
<i>Import</i> till Sverige 1875: 4,6 » »	<i>Hufvudvaror</i> 1875: smör, spannmål, trävaror.
1897: 7,8 » »	1897: trävaror, smör, spannmål, kött.

## Sjöfart:

Fartyg afgångna från Sverige 1875: 782 om 88,357 ton.
1897: 1,401 » 197,370 »
» ankomna till Sverige 1875: 836 » 109,454 »
1897: 1,364 » 191,721 »

## Myndigheter för handel och sjöfart:

*Kejserliga senaten för Finland.*

*Ekonomidepartementet.*

*Handels- och industriexpeditionen.*

*Industristyrelsen.*

*Sjöfartsinspektören.*

*Meddclare: Svenske och norske generalkonsuln i Helsingfors grefve M. Björn-stjerna.*



## Finland.

### I.

#### Åtgärder i Finland till sjöfartens och utrikes handelns främjande.

Generalkonsuln i Helsingfors grefve M. Björnstjerna hänvisar i skrifvelse af den 13 februari 1899, beträffande de i Finland vidtagna viktigare lagstiftnings- och andra åtgärder till främjande af landets sjöfart och direkta utrikes handel, till en af handels- och industriexpeditionen inom därvarande kejsrerliga senat på generalkonsulns begäran utarbetad uppsats i ämnet.

I denna meddelas, att ifrågavarande näringsgrenar i allmänhet öfverlämnats åt det enskilda initiativet.

Bland lagstiftningsåtgärder i antydt syfte är sålunda endast att anteckna *förordningen af den 11 november 1889* angående skeppsregister, hvilken förordning särskildt åsyftat att för fartygsägare och rederier underlätta erhållande af lån emot pant i fartyg. Denna utväg till erhållande af kredit emot *inteckning i fartyg* har dock i allmänhet icke synnerligen anlitats, hvilket framgår däraf, att utaf hela antalet 2,125 inregistrerade fartyg om sammanlagdt 262,435,45 registertons endast 64 fartyg vid utgången af år 1898 voro intecknade till säkerhet för inalles 3,275,692 mark 50 penni, 39,000 rubel och 13,541 kronor.

Inteckning i fartyg.

I fråga om lagstiftningsåtgärder för sjöfartens befrämjande omnämnes också, att regeringen redan för några år sedan väckt förslag om ändringar i vissa delar af gällande sjölag af den 9 juni 1873, särskildt i syfte att *förekomma odugliga fartygs användande* i sjöfart och att bringa stadgandena om haveri i öfverensstämmelse med den nyare lagstiftningen i ämnet. Denna fråga har dock ännu icke ledt till lagstiftningsåtgärd.

Sjövärdiga fartygs användande.

Enligt ett senare meddelande har emellertid af den ifråga-  
sätta lagstiftningen bragts till verkställighet ett afgifvet förslag om inrättande af ett *sjöfartsinspektörsämbete*. I förordningen i ämnet af den 27 april 1899 angifvas de sjöfartsinspektören tillhörande åligganden sålunda:

Sjöfartsinspektör.

att öfvervaka efterlefnaden af hvad som är eller varder stadgad angående fartygs sjöduqlighet, utrustning och begagnande;  
 att hafva tillsyn öfver besiktningen af passagerareångfartyg och biträda industristyrelsen vid handläggningen af alla de ärenden, som jämlikt nådiga förordningen den 27 mars 1890, angående passagerareångfartyg, å myndigheterna ankomma;

att meddela vederbörande fartygsbefälhafvare erforderliga anvisningar vid tillämpningen af reglerna till förekommande af fartygs sammanstötning i sjön;

att handhafva inspektionen af navigationsskolorna och därvid ägna särskild uppmärksamhet åt åvägabringandet af enhetlig undervisning i de skilda läroanstalterna;

att biträda vederbörande expedition i senaten vid inseendet öfver sjömanshusen och att utöfva kontroll öfver skeppsmätarnes i landet verksamhet;

att upprätta skeppskalendern öfver finska fartyg; samt

att med uppmärksamhet följa med sjöväsendets utveckling inom och utom landet samt föreslå de åtgärder, som äro ägnade att befrämja landets sjöfart.

#### Subventioner.

Af finska statsmedel utgå åtskilliga *subventioner* till förmån för landets sjöfart.

Finska ångfartygsaktiebolaget åtnjuter ett räntefritt lån ur allmänna medel å 360,000 mark på tio års tid, räknadt från den 1 november 1891, för upprätthållande af regelbunden ångbåtsförbindelse året om emellan England och Finland. Berörda lån kan efter utgången af nämnda tid efterskänkas bolaget, i händelse den trafik, bolaget emellan sagda land förmedlat, befunnits hafva blifvit regelbundet och till nytta för landet handhafd.

Samma bolag åtnjuter en subvention af 35,000 mark årligen under sju år, räknadt från hösten år 1893, för befordrande af posten emellan Hangö och Stockholm.

Ångfartygsaktiebolaget »Bore» i Åbo har tilldelats en subvention under två års tid, räknadt från den 15 november 1898, för upprätthållande af kommunikation emellan Mariehamn och Åbo å finska sidan samt Stockholm å svenska sidan under tiden emellan den 15 november och 15 april, till belopp af 1,500 mark för hvarje af högst 15 fullgjorda tur- och returesor emellan Åbo eller sagda stad närbelägen hamn på fasta landet och Stockholm eller denna stad närbelägen ort.

Aktiebolaget »Avance» i Åbo har för anskaffande af ett isbrytarefartyg för underlättande och säkerställande af sjöfarten vintertid på utlandet till och från sagda stad beviljats en sub-

vention till belopp, motsvarande två tredjedelar af kostnaderna för fartyget, dock icke utöfver 400,000 mark.

I sammanhang härmed omnämnes, att finska statsverket anskaffat och underhåller två *isbrytareångfartyg* för sjöfartens underlättande under vintermånaderna.

Härförutom meddelas, att ett belopp af inalles 2 $\frac{1}{2}$  million mark af statsmedel beviljats såsom *lån till särskilda rederibolag* för anskaffande af större dels segelfartyg af järn eller stål, dels ångfartyg. Lånesumman är enligt en vid handels- och industri-expeditionens skrifvelse fogad bilaga sålunda fördelad:

Finska Lloyd 450,000 mark; bolagets ansökan afsåg ett lån på 1 million mark för anskaffande af tvänne 5,000 tons last-ångare;

kommerserådet V. Ek, konsul G. Paulig samt sjökaptenerna Th. Hjelt och A. Hellgren likaså 450,000 mark; ansökan afsåg ett lån på  $\frac{1}{2}$  million mark för anskaffande af en 5,000 tons lastångare;

kommerserådet A. Tötterman m. fl. i Kristinestad 450,000 mark; låneansökan afsåg ett belopp af  $\frac{1}{2}$  million mark för anskaffande af tvänne ångare, den ena å 4,000 och den andra å 2,500 tons;

Björneborgs ångfartygsaktiebolag 500,000 mark; bolaget hade anhållit om ett lån af 1 million mark för anskaffande af två järn- och stål-lastångfartyg;

konsul G. A. Lindblom m. fl. i Åbo 250,000 mark eller samma belopp, som sökandena anhållit om för anskaffande af tvänne seglare af stål å 2,700 tons död vikt, hvilka fartyg för öfrigt redan inköpts;

Laivarakennusyhtiö Rauma i Raumo 240,000 mark för inköp af minst tre järn- eller stålsegelfartyg; samt

Vasa—Nordsjö ångfartygsaktiebolag 160,000 mark för inköp af ett ångfartyg.

De beviljade lånen utgifvas på 15 års tid mot 4 procent ränta och inteckning i fartygen.

I öfrigt äro af åtgärderna från statsverkets sida för befräm-  
jande af landets sjöfart och utrikes handel att omnämna egentligen  
endast de ganska kostsamma *hamnbyggnaderna* i Hangö i syfte  
att möjliggöra upprätthållande af regelbunden ångbåtskommuni-  
kation vintertid på utlandet, äfvensom att för exportens under-  
lättande *järnvägsfrakten nedsatts* för gods, som å statsjärnvägarna  
befordras mellan den 15 december och 1 maj för export öfver  
någon af landets hamnstäder.

Slutligen framhålles bland åtgärder i förberördt syfte från tullagstiftningens område, att fartyg af järn eller stål, för segel

Isbrytare.

Lån af stats-  
medel.

Hamnbyggnader.

Nedsatta järn-  
vägsfrakter.



Tullfrihet för fartyg. eller ånga, af mer än 700 registertons bruttodräktighet äro vid införsel till landet tullfria.

## II.

### Åtgärder, som borde i Sverige vidtagas för höjande af sjöfarten och handeln mellan Sverige och Finland.

## A. Sjöfarten.

*Generalkonsuln  
grefve Björnstjer-  
nas åsikt.*

I denna fråga har generalkonsuln såsom sin åsikt uttalat, att från det allmännas sida några åtgärder i syfte att underlätta regelbunden förbindelse mellan Sverige och Finland med svenska ångfartyg svårligen torde kunna föreslås, utan borde statens åtgärder inskränka sig till att i möjligaste måtto underlätta de sträfvanden, som från enskilda svenska personers sida i sådan riktning möjligen kunna göra sig märkbara. Trafiken emellan Sveriges förnämsta handelsplats vid Östersjön, Stockholm, och samtliga hamnar i södra och sydvästra Finland, Åland till och med däri inbegripet, ligger numera helt och hållet i några mycket kapitalstarka samt ej obetydligt subventionerade finska ångbåtsbolags händer. Att tänka sig kunna på dessa linier uppträda som konkurrent med ofvannämnda bolag torde för närvarande väl vara nästan omöjligt för något svenskt bolag, allra helst så länge som kustfarten i hela ryska riket är förbehållen den inhemska flaggan, och, såsom det heter, »följaktligen den förmånliga trafiken på S:t Petersburg ej kan af svenska fartyg få kombineras med trafik på öfriga hamnar vid norra kusten af Finska viken».

I fråga om den regelbundna trafiken emellan de vid Bottniska viken belägna svenska och finska hamnar synes någon större lifaktighet däri knappast förefinnas, annat än hvad beträffar trafiken emellan Hernösand och Vasa, där förbindelsen hufvudsakligast förmedlas genom svenska ångaren »Sundsvall», hvilken under loppet af år 1898 emellan dessa båda orter fullgjort cirka 30 hela turer fram och åter, vanligen med god last. Några ytterligare ångare på denna linie torde dock, enligt hvad blifvit från fullt tillförlitliga personer i Vasa meddeladt, ej för närvarande vara af behovet påkallade.

En ny trafiklinie, som under loppet af år 1898 blifvit öppnad, är den emellan Luleå och Gamla Karleby; förbindelsen har underhållits genom svenska ångaren »Alfa», som dock under sina

17 hela resor fram och åter endast en enda gång medfört någon last (en sill-last) från Sverige till Finland, hvadan åtminstone för den svenska exporten på Finland några ytterligare fartyg på denna trade knappast torde kunna anses erforderliga.

Den gamla traden emellan Stockholm och Vasa med anlöpande af Björneborg och Kristinestad, som under en lång följd af år med framgång underhållits af svenska ångaren »Carl von Linné», fortfar visserligen ännu, sedan bemälde ångare, just för de med kustfart på Finland förenade svårigheter för svenska fartyg, nödgats öfvergå till finsk nationalitet, men de försök, som såväl från svenskt som finskt håll blifvit på senare tider gjorda för att åvägbringa en ny regelbunden ångbåtsförbindelse emellan Björneborg och någon lämplig hamnplats på Uplandskusten, hafva ännu ej krönts med framgång. Allt synes sålunda tala för att någon vidare utveckling af den direkta ångbåtsförbindelsen emellan Sverige och Finland ej för ögonblicket franträder för trafikanterna i Sverige såsom ett trängande behof.

Den stora utveckling, som Finlands handelsflotta under det senaste årtiondet vunnit, och det särdeles praktiska sätt, hvarpå, i sammanhang därmed, jämväl den direkta exporten på England af Finlands måhända förnämsta exportvara, smöret, kunnat ordnas, har äfven i sin mån bidragit att minska betydelsen för Finland af transitotrafiken öfver Sverige.

## B. Handeln.

Några särskilda önskningsmål i afseende på handeln emellan Sverige och Finland hafva aldrig, meddelar slutligen generalkonsuln, blifvit hos honom anförda, och han förmäler sig för egen del ej heller vara i tillfälle att kunna föreslå vidtagandet af några åtgärder i Sverige, som skulle kunna leda till höjandet af denna handel.



## Ryssland.

### Handel:

<i>Export från Sverige</i>	1875: 1,4 mill. kr.	<i>Hufvudvaror</i>	1875: järn och stål.
	1897: 5,2 » »		1897: järn och stål, tegel, ler- varor.
<i>Import till Sverige</i>	1875: 13,6 » »	<i>Hufvudvaror</i>	1875: spannmål, linfrö, hampa.
	1897: 19,4 » »		1897: spannmål, linfrö, oljor, kautschuk.

### Sjöfart:

Fartyg afgångna från Sverige	1875: 342 om 71,750 ton.
	1897: 651 » 199,261 »
» ankomna till Sverige	1875: 414 » 78,935 »
	1897: 766 » 393,375 »

### Myndigheter för handel och sjöfart:

*Kejs. finansministeriet.*

*Kommersiella agenturer.*

<i>Meddelare:</i>	Svenske och norske	<i>generalkonsuln i S:t Petersburg</i>	<b>G. M. Damberg.</b>
	» » »	<i>konsuln i Riga</i>	<b>C. A. Titz.</b>
	» » »	<i>t. f. generalkonsuln i Archangel</i>	<b>H. A. Falsen.</b>
	» » »	<i>konsuln i Baku</i>	<b>W. Hagelin.</b>



## Ryssland.

### I.

#### Åtgärder i Ryssland till sjöfartens och utrikes handelns främjande.

Generalkonsuln i S:t Petersburg G. M. Damberg meddelar i skrivelse af den 26 januari 1899 i förevarande afseende följande:

#### A. Sjöfarten.

En särdeles viktig lagbestämmelse till befrämjande af Rysslands sjöfart och dess direkta utländska handel utfärdades den 27/15 maj 1898 och trädde i kraft den 13/1 juli samma år. I enlighet med denna lagbestämmelse kunna numera utomlands förvärfvade eller nybyggda *sjöfartyg tullfritt införas* till Ryssland och likaså ankare, kättingar och ståltrossar, afsedda för fartyg, som byggas inom landet.

Tullfrihet  
för fartyg och  
fartygsmateriel.

I hvilken grad denna åtgärd bör bidra till höjande af Rysslands sjöfart, framgår däraf, att i tull för ett *järnfartyg* i fullt sjödugligt skick förut erlades i guld pr ton:

intill 100 ton.....	Rbl 38:—
för 100 till 1,500 ton.....	» 20:—
» 1,500 ton och däröfver...	» 10:—

samt för ett *träfartyg*, likaledes i guld pr ton:

intill 100 ton.....	Rbl 12:—
för 100 ton och däröfver.....	» 6:—

Sälunda uppgick tullafgiften för ett järnfartyg om 1,000 ton till 21,800 rubel i guld eller 32,700 kreditrubel, och för ett träfartyg om samma tontal till 6,600 rubel i guld eller 9,900 kreditrubel. Afsikten med dessa höga tullsatser var att framkalla en skeppsbyggnadsverksamhet inom landet, som aldrig uppnåddes, ty med undantag af några flodångare på Volga och några mindre ångfartyg i Riga byggdes inga handelsfartyg i Ryssland.

Behovet af sjögående ångare var det oakadt så stort, att ett icke ringa antal fartyg infördes, synnerligast för den s. k. frivilliga flottan, som gjorde stora beställningar i England och Tyskland.

Rysslands utländska handel under speciell *rysk* flagg var på grund af ofvan anförda orsaker obetydlig och nästan hela exporten ombesörjdes af utländska fartyg. Med undantag af »ryska sällskapet för sjöfart och handel», af »frivilliga flottans» och af »Murmans-sällskapet» fartyg deltog nästan inga ryska fartyg i fraktfarten på utlandet, men det är antagligt att detta förhållande i framtiden skall ändra sig; åtminstone är upphäfvandet af tullen å fartyg tillkommen i sådant syfte. I hvad mån denna åtgärd kan hafva inflytande på den svenska skeppsfarten, som hittills tagit en liflig del i så väl import till som export från Ryssland, är svårt att bestämma. Då emellertid Rysslands från år till år stigande handelsomsättning af sig själf framkallar en lifligare sjöfart, som på långt när icke kan tillfredsställas medelst ryska fartyg, äfven om en förökning af Rysslands handelsflotta i framtiden med skäl kan förväntas, så torde nog riklig tillgång till frakter för svenska fartyg ännu länge kunna påräknas. Ett större inflytande utöfvar konkurrensen af de stora utländska linieångarna. Dessa, som hafva sina router bestämda för hela navigationsperioden, medtaga ofta, för att ej gå tomma, laster till betydligt reducerade frakter. Exempelvis må anföras, att frakt för tackjärn från England icke sällan är billigare än från Sverige.

## B. Utrikes handeln.

Järnvägs-  
anläggningar.

Andra lagbestämmelser än den ofvan anförda, till underlätande eller befordrande af Rysslands utländska handel, ha icke tillkommit, men regeringen uppbyder allt för att dels genom utdragande af de redan befintliga, dels genom *nya järnvägar* underlätta exporthandeln. Bland järnvägslinier, som för detta ändamål under de senare åren tillkommit, må nämnas:

en direkt järnvägsförbindelse mellan Rybinsk och Riga—Libau, hvilken möjliggör en export af spannmål öfver Riga eller Libau under de flera månader, som Kronstadt och Petersburg äro blockerade af is;

järnbanan från Perm till Kotlas vid nordliga Düna, på hvilken väg den billiga sibiriska spannmålen kan befordras till utlandet; samt

banan till Novorossisk vid Svarta hafvet, för hvilken ort dessutom betydande summor anslagits till hamnbyggnader.

Nedsatta  
järnvägsfrakter.

Härförutom har regeringen, i syfte att underlätta exporten, *nedsatt transporttariffen* med 20 procent för mjöl, som försändes till exporthamnarna, och med 15 procent för omalen spannmål, afsedd att förmalas, innan export äger rum.

## II.

## Åtgärder, som borde i Sverige vidtagas för höjande af sjöfarten och handeln mellan Sverige och Ryssland.

Då sjöfarten mellan de båda länderna i hög grad beror af varuomsättningen, berör generalkonsuln först de *hinder, som möta importen af svenska produkter till Ryssland.* Generalkonsul  
Dambergs åsikt.

Om man tager hänsyn till den omständigheten, att *produktionskostnaderna* för en stor del svenska artiklar ställa sig högre än för liknande artiklar från andra länder (åtminstone är detta den förklaringsgrund, som i allmänhet anföres af producenterna), och om därtill fogas, att råmaterialet i allmänhet ställer sig dyrare, så ligger däri en förklaring, hvarför den svenska varuutförseln till Ryssland har svårt att bestå i konkurrensen med andra länders. Varuförselns inflytande på sjöfarten mellan de båda länderna blir härigenom förklarlig. Sättet att åstadkomma ändring i dessa förhållanden och att befrämja varuutförseln till Ryssland är svårare att angifva. Det torde vara för många svensk producent svårt och för andra omöjligt att så utvidga sin produktionsförmåga, att några större ordres från Ryssland kunna inom en kortare tid utföras.

Erfarenheten har lärt att många uppdrag, t. ex. inom järnindustrin, som i annat fall skulle kommit Sverige till godo, af denna orsak icke kunnat antagas. I allmänhet sky, såsom det synes, producenterna i Sverige nödiga uppoffringar för att göra sina produkter kända i Ryssland. Det är sällan som i ryska tidningar ses en *annons* om svenska produkter, och dock spela annonser en så stor roll. Detta sätt blir i alla händelser lika billigt som att utsända resande, hvilka, obekanta med språk och seder, ingalunda ha en lätt uppgift och därför, trots ihärdigt arbete, röna så ringa framgång. *Reseombudens* uppgift bör vidtaga, sedan en viss kundkrets redan förefinnes, ty då är det af vikt att genom personliga besök inhämta kundernas önskningsar och äfven klagomål. Kunna lämpliga agenter, bosatta inom landet, vinnas, så är deras förmedling nog att rekommendera, men därvid får icke förbises, att en hos köparne väl införd agent bör kunna påräkna ett skyndsamt utförande af lämnade uppdrag och att säljarens leveransförmåga motsvarar behovet sålunda, att agenten finner med sin fördel förenligt att arbeta för afsättningen. En annan

Produktionskost-  
nader.

Annonser.

Handelsagenter.



erfarenhet har visat, att agenturer oftast anförtros åt personer, som sakna nödiga insikter eller icke hafva sådan ställning, att de kunna uppträda med erforderligt inflytande.

### *Riga konsulsdistrikt.*

Frågan om de åtgärder, som borde i Sverige vidtagas, besvaras, så vidt Riga konsulsdistrikt angår, af konsuln i Riga C. A. Titz, som i skrifvelse af den 28 januari 1899 anför följande:

#### A. Sjöfarten.

För bedömande af frågan, huru den svenska skeppsfarten på Riga distrikt gestaltat sig, öfverlämnar konsuln dels en tabell, upptagande såväl antal som tontal af de till distriktet ankomna och därifrån afgångna svenska fartyg i medeltal för de tre femårsperioderna 1881—1885, 1886—1890 och 1891—1895 samt för hvarterdera af åren 1896 och 1897, dels ock, till jämförelse därmed, en dylik sammanställning rörande den norska skeppsfarten på distriktet för samma tidsskeden och år.

Nämnda sammanställningar utvisa följande resultat:

Antalet af samtliga till Riga distrikt ankomna svenska fartyg utgjorde under femårsperioden 1881—1885 i medeltal 402 och uppgick år 1897 till 418, samt hade sålunda stigit med endast 3,98 procent. Tantalet åter af sådana fartyg uppgick förstnämnda period till 91,926 ton och år 1897 till 144,169 ton, motsvarande en tillväxt af 56,83 procent.

De med last ankomna svenska fartygens antal ökades från i medeltal 115 till 166 eller med 44,35 procent samt deras dräktighet från i medeltal 22,150 till 61,653 ton eller med 178,34 procent. De från Sverige med last ankomna fartygens antal ökades samma tid från i medeltal 69 till 78 eller med omkring 13 procent och deras dräktighet från 10,723 till 18,700 ton eller med 74,39 procent.

Den svenska skeppsfarten har sålunda gjort framsteg, som väl förtjäna att beaktas. Synnerligen afsevärda äro dessa framsteg i jämförelse med den norska skeppsfarten. Denna senare har, enligt hvad tabellen utvisar, i afseende å antalet fartyg undergått en betydlig minskning samt i afseende å tantalet förblifvit nästan stillastående. Detta är dock ett förhållande, som för den norska sjöfarten i allmänhet på Östersjöhamnarna gör sig gällande.

Den svåraste konkurrenten i skeppsfarten på Riga distrikt har den svenska handelsflottan i Danmark, hvars sjöfart på distriktet hade att år 1883 uppvisa ett antal af 508 fartyg om 190,731 ton dräktighet mot 799 fartyg om 487,442 ton år 1897; och har den danska sjöfarten sålunda tillväxt i antalet fartyg med 57,28 procent och i tontal med 155,56 procent. Danmarks andel i sjöfarten å distriktet utgjorde förstnämnda år 12,53 procent af antalet och 13,06 procent af dräktigheten utaf samtliga till distriktet ankomna fartyg samt uppgick år 1897 till respektive 26,61 procent och 26,03 procent, under det att den svenska sjöfarten utgjorde förstnämnda år endast respektive 11,42 procent och 7,17 procent samt sistberörda år respektive 13,4 procent och 8,78 procent. Danmark intog år 1897 i afseende å antalet första och i afseende å dräktigheten andra rummet af de till distriktet ankomna fartygen. Danmarks sjöfartsnäring har uppnått sådana resultat, utan att densamma kan anses genom några särskilda förmåner hafva varit framför andra nationer gynnad. Det vill i allmänhet synas och torde äfven utan öfverdrift förtjäna att framhållas, att de danska rederierna i de flesta fall bättre än de svenska förstått att begagna sig af konjunkturerna och med uppmärksamheten fäst på fraktmarknadens kraf vetat att i rätt tid och på rätta platser upprätta fasta ångbåtslinier samt att, utan afseende å en ögonblicklig större eller mindre vinst, med ihärdighet och järnhård konsekvens söka upparbeta dessa linier.

Väl hafva under de år, tillvaratagandet af de förenade rikenas handels- och sjöfartsintressen på denna plats varit konsul Titz anförtrodt, upprepade försök gjorts att underhålla regelbunden fart mellan svensk hamn och en eller flera af distriktets hamnar. Så upprätthölls eller skulle åtminstone upprätthållas sådan fart mellan Stockholm och Riga åren 1884—1888 med ångfartyget »Linné» samt åren 1889—1890 med ångfartyget »Solide». Från senare hälften af år 1886 till och med år 1887 underhölls regelbunden fart med ångfartyget »Rurik» mellan Vestervik och Libau, men då denna linie visade sig föga vinstgifvande, förändrade rederiet ångfartygets turer till Stockholm—Riga—Libau—Vestervik, och fortgingo desamma till den 28 oktober 1891, då fartygets resor helt och hållet inställdes. Under de fem år, som ångfartyget »Rurik» underhöll dessa resor, åtnjöt dess rederi bidrag af såväl svenska som ryska postverken, men detta oaktadt var affären så föga lönande, att, då statsbidragen indrogos, rederiet icke ansåg sig kunna fortfarande upprätthålla trafiken på denna linie. Sedermera har rederiet för ångfartyget »Rurik» med växlande framgång

underhållit en trafik på Riga, som väl till namnet varit regelbunden, men i verkligheten föga motsvarat detta namn, enär fartygets resor under högsommaren oftast varit hela veckor alldeles afbrutna och detsamma då användts i annan fraktfart. Följden häraf har naturligtvis blifvit, att personer, som varit benägna att från Sverige införskrifva gångbara artiklar, på grund af bristen på fartygslägenhet afskräcks därifrån. Ty naturligt är, att fabrikanter och handlanden helst inköper sina varor från platser, hvarifrån de kunna med säkerhet påräkna att inom kortaste tid erhålla dem. Därjämte hafva fraktsatserna å nämnda ångfartyg varit så föga noggrannt beräknade, att det mången gång varit med fördel förenadt att från Stockholm till konsulns distrikt befordra varor öfver Stettin eller Lybeck, oaktadt den större väglängden och oaktadt omlastningar.

Då under år 1899 den järnväg, som skall förbinda Windaus ständigt isfria hamn, för hvars utvidgande och förseende med lämpliga anstalter för handelns befordrande arbeten redan pågå, med de öfre delarna af det vidsträckta riket, kommer att öppnas, torde det för de svenska rederier, som vilja sysselsätta sig med fraktfart på distriktet, vara nödvändigt att i tid söka inleda underhandlingar för åstadkommande af lämpliga ångbåtsförbindelser med därför ändamålsenliga fartyg samt att framför allt vid upprätthållandet af regelbunden trafik på Sverige bestämma fraktsatser, som stå i rimligt förhållande till så väl väglängden som det transporterade godsets värde och kubikinnehåll.

Enligt konsulns åsikt torde från styrelsens sida eller på lagstiftningens väg icke något för sjöfartens utveckling på detta distrikt vara att uppnå.

Konsul Titz'  
åsikt.

## B. Handeln.

Konsuln öfvergår härefter till frågan om de åtgärder, som anses kunna ifrågakomma för höjande af Sveriges handel med detta distrikt och genom dess förmedling med de stora inre delarna af riket, samt redogör äfven i detta afseende för Sveriges handel på distriktet, sådan densamma under senaste årtiondet gestaltat sig.

Import och exportförhållanden.

Sammanlagda värdet af införseln till Riga utgjorde under de fem åren 1886—1890 i medeltal 21,140,000 rubel, steg under följande femårsperiod 1891—1895 till i medeltal 25,946,000 rubel samt uppgick år 1896 till 42,081,000 och 1897 till 43,578,000 rubel. Värdet af införseln från Sverige utgjorde samma femårsperioder och år respektive 330,000, 482,000, 743,000 och 815,000 rubel.

Värdet af införseln till *Libau* uppgick samma perioder och år till respektive 17,758,000, 17,776,400, 17,211,000 och 17,568,000 rubel samt värdet af införseln till sistnämnda stad från Sverige till respektive 364,800, 889,800, 798,000 och 111,000 rubel.

Sanmanlagda värdet af utförseln från *Riga* beräknades åter åren 1886—1890 i medeltal till 53,214,000 rubel, åren 1891—1895 till 51,233,000 rubel, samt år 1896 till 64,889,000 och år 1897 till 66,600,000 rubel, hvaraf värdet af utförseln till Sverige utgjorde respektive 2,158,000, 1,313,000, 1,410,000 och 1,927,000 rubel.

*Libaus* sammanlagda utförselvärdet åter beräknades till respektive 38,599,200, 34,177,800, 33,903,000 och 35,941,000 rubel, hvaraf värdet af exporten till Sverige beräknades till respektive 2,778,400, 1,322,400, 1,371,000 och 2,878,000 rubel.

Af hvad sålunda anförts framgår, att Sveriges införsel till och utförsel från distriktets två förnämsta hamnar icke är af någon synnerlig betydelse. En alldeles underordnad roll spela distriktets öfriga hamnar i afseende å handeln med Sverige.

Införseln från Sverige utgöres hufvudsakligen af bland annat plogar, spadar och spadblad, maskiner för jordbrukets och industrins behof, verktyg och redskap, träbearbetningsmaskiner, separatorer, telefon- och telegrafapparater, ångturbiner, sprutor, lampkök, kaminer, tackjärn, stångjärn, stål, klorsyradt kali, kopparvitriol, tjära, fältspat, kvarts, krita, kalksten, gatsten, huggen sten, lera, dräneringsrör, tegel, eldfast och andra slag, tomma fat, sill, etc.

Om afsättningen på Ryssland, af den svenska metall- och maskinindustrins alster icke uppnått ett sådant uppsving, som kunnat förväntas på grund af den höga ståndpunkt, samma industri för närvarande i många hänseenden intager, torde detta väl hufvudsakligen varit beroende däraf, att de svenska fabrikerne isynnerhet de senare åren varit fullt upptagna med tillgodoseendet af den inhemska marknadens behof och icke varit i stånd att ens tillfredsställa detta behof; att den svenska maskinindustrin icke, såsom förhållandet är t. ex. i Tyskland eller i utlandet i allmänhet, kunnat ägna sig åt enstaka grenar af industrin samt genom tillverkning i stor mängd satts i stånd att till billigt pris afyttra sina produkter; och att densamma dessutom icke har större lager på hand samt oftast icke är i stånd att på kort eller inom öfverenskommen tid verkställa förut uppgjorda beställningar. Efter samstämmande omdömen af personer, som inom konsulsdistriktet sysselsätta sig med handel med och tillverkning af metallarbeten och maskiner, lär ännu finnas ett rikt fält för afsättning därstädes och i det inre Ryssland af en mångfald utaf den svenska industrins

alster. Det är visserligen sant, att den ryska industrin sedan början af 1880-talet gjort oerhörda framsteg. Det ena industriella företaget har uppstått efter det andra, och det torde för visso kunna antagas, att den ryska metall- och maskinindustrins produktion sedan början af 1880-talet stigit med minst 90 om icke 100 procent. Men oakadt skäl skulle vara för handen att antaga, att till följd af den ofantliga utveckling, som under de senaste två decennierna i den ryska industrin ägt rum, införseln från utlandet skulle hafva lidit ett nämnvärdt afbräck, är förhållandet alldeles omvänt. Antagligt är ock, att en lång tid kommer att förgå, innan landets inhemska produktion kan vara i stånd att annat än på vissa enstaka områden fylla de alltjämt växande behofven. Att Ryssland för närvarande icke är i stånd därtill, tyckes äfven regeringen hafva erkänt, då den ansett för ändamålsenligt att medgifva dels tullfrihet, dels nedsättning i tullafgifterna å vissa slag af maskiner.

*Konsul Titz'*  
*åsikt.*

Då emellertid den sibiriska banan alltmåra närmar sig sin fullbordan och för Ryssland därigenom öppnar sig ett ofantligt område för afsättning af dess produkter, torde det dock för den ryska industrin, därest densamma skall kunna, med bibehållande af den inhemska marknaden, jämväl eröfra det stora asiatiska området och förse detsamma med därstädes behöfliga produkter, blifva nödvändigt att äfven anlita den hjälp, som västra Europas industri kan erbjuda. Frågan blir då, huruvida den svenska industrin genom kraft och ihärdigt arbete skulle vara i stånd att bemäktiga sig någon del af denna marknad i stället för att stillatigande åse, icke allenast huru denna marknad går oss förlorad, utan äfven huru vi af andra länder undanträngas från områden, där vi redan vunnit en viss afsättning. Flera af våra industriidkare hafva trott sig finna en utväg att bereda sig afsättning genom anställande i någon af rikets medelpunkter, såsom t. ex. Petersburg, Moskva eller Riga, af en generalagent, hvilken uteslutande skulle hafva att förmedla beställningar från olika delar af landet. Ett sådant system anser konsuln sig dock icke kunna på något sätt förordas. Ty för en enda person, vore han än aldrig så kunnapsrik, torde det vara hardt när omöjligt att kunna äga full kännedom om marknadens behof i alla de särskilda delarna af ett så vidsträckt land som Ryssland eller om förmögenhets- och kreditförhållandena hos de personer, som skulle vilja från Sverige hämta varor. Ryska handlande och fabrikanter, äfven om de äro aldrig så förmögna, inlåta sig icke gärna i affärer utan att ifrågasätta en lång kredit. Sådant beviljas dem äfven vanligen af de tyska agenterna, som i alla riktningar genomkorsa landet, och efter hvad konsuln varit i tillfälle att från skilda håll inhämta, hafva sålunda uppgjorda affärer sällan

varit åtföljda af någon betydligare årlig förlust. Men naturligtvis måste dock nödig försiktighet iakttagas och noggrann personalkännedom ägas. Därför skulle det ock enligt konsulns förmenande vara lämpligare, om flera af de svenska industriidkarne kunde förena sig om att på vissa platser i de olika delarna af landet hålla gemensamma agenter, hvilka då skulle vara i stånd att ägna uppmärksamhet åt förhållandena på marknaden inom deras distrikt och lära personligen känna de förnämsta afnämarna och deras tillfälliga behof.

Det är naturligtvis i främsta rummet beroende af de *svenske industriidkarnes eget initiativ* och deras lust att uppsöka nya marknader, huruvida ett godt resultat för afsättning i Ryssland af deras produkter skall kunna uppnås.

Men om det sålunda är de enskildes verksamhet, omtanke och förutseende, som hufvudsakligen böra tagas i anspråk för uppnåendet af ett sådant mål, torde dock staten icke helt och hållet kunna eller böra undandraga sig att lämna sitt mäktiga skydd och äfven bidrag därtill. Redan nu finnas på riksstat anvisade extra anslag till *handelsstipendier*, och det lider intet tvifvel att, därest dessa stipendier tilldelas i allo lämpliga personer, i enlighet med de för erhållande af sådana stipendier meddelade föreskrifter, desamma skola i sin mån kunna bidraga till spridande af kännedom om hvad som behöfves för beredande af afsättning. Frågan blir, huruvida skäl icke skulle vara för handen att bygga vidare på den en gång lagda grunden och genom ökade anslag bereda en utväg därtill. Konsuln föreställer sig i sådant hänseende att, för den händelse nödiga anslag kunde beredas, tid efter annan borde vid Kungl. Maj:ts beskickning i S:t Petersburg, i egenskap af *attaché för tekniska och kommersiella ärenden*, anställas en teoretiskt och praktiskt fullt utbildad tekniker, som därjämte är i besittning af nödiga insikter i handelsväsendet. Denne, som borde efter förslag af kommerskollegium anställas för en tid af högst två år, skulle det åligga att, jämlikt särskild instruktion och på förhand uppgjord plan, beresa de viktigaste distrikten för rysk handel och industri; att där inhämta noggrann kännedom om såväl handelsomsättningen som de särskilda industrigrenarnas tillverkningsmetoder samt redskapens och maskinernas konstruktion och beskaffenhet, äfvensom att, hvarje gång en sådan resa företagits, ofördröjligen afgifva utförliga rapporter med bifogande om möjligt af ritningar eller modeller, på det att våra industriidkare måtte beredas nödig kännedom om beskaffenheten af de redskap och maskiner, som företrädesvis därstädes begagnas, samt kunna rätta sina tillverkningar efter marknadsens behof. En sådan per-

Kollektivagenter.

Det egna  
initiativet.Handels-  
stipendier.Kommersiella  
attachéer.

son borde därjämte vara i besittning af nödig språkkunskap, hvar-till konsuln räknar kännedom icke blott om de tyska och engelska språken, med hvilka man ju i många fall kan komma till rätta i Ryssland, utan äfven af det ryska språket. Detta senare vore så mycket nödvändigare, som den ifrågasatte attachéen för att kontrollera honom meddelade uppgifter af personer, som, ehuru aldrig så tillmötesgående, dock möjligen afsiktligt ville vilseleda honom, ofta på sina resor kunde tänkas behöfva inhämta upplysningar vid industriella inrättningar af arbetare eller förmän, hvilka i allmänhet icke kunna förutsättas äga kännedom i annat språk än det ryska.

Anledningen hvarför konsuln anser omförmälda tekniska och kommersiella biträde böra i viss mån fästas vid Kungl. Maj:ts beskickning är att, då särdeles i de inre delarna af Ryssland en persons officiella ställning ännu är af stor betydelse, en i sådan egenskap anställd person skall lättare blifva i tillfälle att erhålla understöd och hjälp af de vederbörande, han därom anmodar, samt äfven med större beredvillighet få tillträde till sådana anstalter, hvilka det för honom är af vikt att lära känna.

### *Archangels konsulsdistrikt.*

T. f. generalkonsuln i *Archangel* *H. A. Falsen* anför i skrifvelse af den 16 februari 1899 hufvudsakligen följande:

#### A. Sjöfarten.

Archangels Skibsfart og Handel — nu saagodtsom udelukkende Export af Trælast — har i en lang Aarrække vist en sørgelig Tilbagegang, og Handelsverdenen har vistnok derfor heller ikke fæstet synderlig Opmarksomhed ved denne nordlige, afsidesliggende By paa henved 20,000 Indbyggere. Den har holdt sig oppe ved Trælastexport og sin, af Yderverdenen upaaagtede Tuskhandel med Nordnorge.

Med et Slag synes nu Forholdene at skulle forandre sig. Jeg sigter til den Omstændighed, at vi nu snart kan vente Aabningen af en Jernbanelinie Perm—Wjatka—Kotlas. Fra Perm existerer allerede Jernbane til Tjumén ved Obfloden i Sibirien, ligesom ogsaa Perm over Tscheljabinsk staar i Forbindelse med den transsibiriske Jernbane. Her aabnes saaledes store Muligheder for en fremtidig Opblomstring af Archangels Handel og Skibsfart, og man stiller sig da ogsaa her de største Forhaabninger.

Archangelsk havde før i Tiden (30 à 40 Aar siden) en livlig Handelsforbindelse med Wjatkas Guvernement. Herfra hentedes Korn til Export, og adskillige Varer fandt da ogsaa fra Archangelsk Vei ind i Wjatka. Da Dampskibsfart begyndte paa Wjatkafloden, fik denne Handel sit Dødsstød, idet Kornet nu fandt en billigere Vei over Rybinsk til St. Petersburg. Hovedexportørerne i Archangelsk overflyttede sine Kontorer til Hovedstaden, og dermed var Archangelsk dømt til Fald. Nævnte Jernbanelinie vil gjøre det muligt nu at knytte den gamle Handelsforbindelse med Wjatka Guvernement, og en forøget Kornexport fra Archangelsk tør derfor efter al Sandsynlighed forventes i en nær Fremtid. Selvfølgelig gjør man sig her Forhaabninger om ogsaa at blive tilført større Partier af Vestsibiriens Produkter, Hvede, Linfrø etc. Dette er de Muligheder Archangels Exportører kan regne med.

Efterspørgselen efter udenlandsk Tonnage til Transport af disse paaventede Varekvanta tør derfor vistnok forudsiges at ville stige efter en hidtil uanet Maalestok.

Her aabner sig da ogsaa Mulighed for den svenske, som for andre Landes, Koffardiflaade til at søge sin Fragt i Löbet af Archangels 4—5 Maaneders Skibsfartssaison.

Alt dette er imidlertid kun Fremtidsudsigter, og det vilde vistnok være vanskeligt, om ikke umuligt, allerede paa Sagens nuværende Standpunkt at udtale nogen bestemt Formening om, hvilke Forholdsregler eventuelt vil kunne lette Sverige Konkuranzen i Deltagelsen af de forventede Varekvantas Transport. Man maa vistnok indtil videre forholde sig afventende for at se, til hvilke Resultater Russernes *egne* Forholdsregler — Bygning af Jernbaner, Uddybning af Indseilingen til Archangelsk etc. — vil føre.

Som en almindelig Regel, gjældende ikke for Archangelsk allene, maa man vistnok give ethvert Forslag, der tilsigter en *Nedsættelse i Konsulatafgifterne*, sin varmeste Tilslutning. Baade svenske og norske Skibsførere udtaler stadigvæk sin Misfornøielse med de nu eksisterende høie Afgifter, der, specielt hvor der er Tale om Timecharter, gjør det vanskeligt at konkurrere med andre Nationers Skibe.

Praxis har vist, at en Flerhed af Dampskibe i Fart paa Archangelsk regner det fordelagtigst at sikre sig aarlig flere Ganges Reise mellem Archangelsk og engelsk Havn, og i Almindelighed gjør Skibene 2—3 Reiser paa denne Route i hver Saison.

Farten mellem Archangelsk og England faar saaledes, mener jeg, mere og mere Præget af fast Route. Nu er Udgifterne her i Archangelsk i Forveien saa høie, at en saa betydelig Extraafgift,

*T. f. generalkonsul  
Falsens åsikt.*

**Konsulat-  
afgifterne.**



som vore Konsulatafgifter, hver Gang Archangelsk anløbes, kun kan have en skadelig Indfyldelse.

Jeg for min Del vilde ikke tage i Betænkning at give det Forslag, der sætter Konsulatafgifterne *lavest* mulig, min fulde Tilslutning.

**Expeditionstaxan.** Paa den anden Side synes Retfærdighed at tale for, at den for Konsulaterne gjældende *Expeditionstaxa* gennemgaaende, med enkelte Undtagelser, bliver forhøiet endel; saaledes at de Skibe, der under ekstraordinære Omstændigheder blive nødsagede at ty til Konsulatets Hjælp, derved i større Grad end nu er Tilfældet, bidrage til Konsulatvæsenets Underhold. Udgifterne vilde saaledes blive mere retfærdigt fordelte mellem Skibsrederne end hidtil.

**Sammanslutning.** Som en almindelig Regel kan vistnok ogsaa fastslaas, og har vel ogsaa ofte nok været fremholdt, at en *Sammenslutning af en Flerhed af de større Redere* synes det bedste Middel til at faa sine Interesser varetagne, f. Ex. ved at faa diverse Klausler, dels udstrøgne af, dels tilføiede i Certepartierne.

## B. Handeln.

**T. f. generalkonsul Falsens åsikt.** Handelen har, som Følge af den nævnte Jernbanelinie, ogsaa sine Fremtidsmuligheder. Jernbanen sætter os, som sagt, foruden med Sibirien, ogsaa i directe Forbindelse med Guvernementerne Wjatka og Perm. Da hver af disse Guvernementer har c:a 3 Millioner Indbyggere, repræsenterer de saaledes hver for sig et ganske vidstrakt Marked. — Jeg drister mig ikke til her at udtale nogen Formening om hvorledes Efterspørgselen efter udenlandske Fabrikata efter Jernbanens Aabning vil stille sig. Forholdene synes imidlertid at være af den Art, at de bør gjøres til Gjenstand for nærmere Undersøgelse.

At Konsulatet har sin fulde Opmærksomhed henvendt paa disse Forhold er en Selvfølge. En eventuel — tidligere foreslaaet — Udvidelse af Konsulatdistriktet, saaledes at ogsaa de nævnte Guvernementer indgaar i samme, vil maaske lette Konsulatets Bestræbelser for at indhente flest mulige Oplysninger om disse nye Markeder. Desuden tror jeg absolut at burde tilraade Udsendelse af *Agenter* til disse Egne. Vedkommende Agent eller Statsstipendiat, der eventuelt vilde paatage sig en saadan Opgave, maa imidlertid absolut være kjendt med russiske Forhold i Almindelighed, og det russiske Sprog i Særdeleshed. Uden disse Betingelser vil Udsendelsen af Agenter vistnok være bortkastede Penge.

Härefter meddelar t. f. generalkonsuln, att han, i betraktande af det jämförelsevis stora behovet af maskiner för sågverk m. m. i Arkangel redan före sin ankomst till denna plats fast uppmärksamhet vid, att det saknades någon för hemlandet utsänd representant för de skandinaviska *mekaniska verkstäderna*.

Maskinimport.

Det hade, yttrar t. f. generalkonsuln, varit hans fasta öfvertygelse, att en duktig agent i denna branche skulle kunna i Arkangel göra goda affärer, och denna t. f. generalkonsulns öfvertygelse hade blifvit ytterligare befastad, sedan han i ämnet rådfört sig med affärsmän.

Emellertid hade numera ett af Sveriges större, mest kända bolag sändt till Arkangel en yngre ingenjör, som redan kunnat sända hem ganska betydande order. De maskiner, som kommit till Arkangel, hade af alla, med hvilka t. f. generalkonsuln samtalat i ämnet, erkänts vara utmärkt vackert arbete.

Det hade redan lyckats Sverige att i dessa trakter vinna en marknad, hvilken, med hänsyn till förestående förbättringar, kunde sägas lofva det bästa för framtiden. Den tid kunde därför icke vara långt aflägsen, då Sverige skulle anse norra Ryssland vara något helt annat än ett område, där uteslutande norska intressen dikterade nödvändigheten af en konsulär representation.

### *Baku konsulsdistrikt.*

I skrifvelse af den 24 december yttrar konsuln i Baku W. Hagelin följande:

Baku och företrädesvis Kaspiska hafvet och Volgafloden äro sedan länge förtroagna med alster af svensk industri, företrädesvis *ångbåtar* af olika slag och storlekar.

Ångfartyg.

År 1878 började nämligen bolaget Bröderna Nobel genom sin grundläggare Ludvig Nobel att i Motala beställa cisternångare för Kaspiska hafvet och Volgan, och äger bolaget för närvarande, oberäknadt hvad som byggts vid ryska varf, tolf stora cisternångare för Kaspiska hafvet och elfva bogser- och flodångare på Volgan, alla af svensk tillverkning.

Bolagets exempel följdes snart af flera bakuiska industriidkare, ägare af fabriker för tillverkning af lys- och smörjoljor, ångbåtsbolag och enskilda exportörer, så att i närvarande stund af Kaspiska hafvets till i det närmaste 220 ångbåtar uppgående handelsflotta ungefär 60 stycken byggts vid svenska skeppsvarfven Motala med Norrköping och Lindholmen, Bergsund, Södra varfvet i Stockholm, Kockums varf och Oskarshamn.

Öfriga båtar äro från engelska och på senare tider äfven från tyska skeppsbyggerier. De inhemska hafva ej bidragit med så stor del, som man skulle förmoda, dels i följd af de betydligt högre pris de satt på sina båtar och dels emedan de för det mesta varit upptagna af de mera vinstgifvande storartade krono-  
beställningarna för järnvägar och flotta.

De svenska skeppsvarfven åtnjuta inom Baku distrikt ett stadgadt anseende genom reelt och omsorgsfullt och på samma gång alltid med smak och elegans utfördt arbete.

För närvarande hafva de förut talrika ångbåtsbeställningarna betydligt aftagit, emedan under de tre sista åren i följd af de höga frakterna en sådan massa båtar förvärfvats för Kaspiska hafvet, att tillgången öfverstiger efterfrågan, och frakterna nu fallit med mer än 50 procent.

Konsul Hagelins  
åsikt.

Krediten.

Om några år torde dock beställningar komma att göras, och vore då önskligt, att de svenska verkstäderna, för att draga till sig kunder, beviljade längre kredit, ty en bakuisk köpman, om ock mångmillionär, betalar högst ogärna något kontant.

Järn- och stål-  
varor.

De i närheten af Baku vid byarne Balachani, Sabuntschi och Bibiejbatt belägna naftafälten skulle äfven under vissa villkor kunna erbjuda riklig afsättning för alster af svenska *järn- och stålindustrin*.

För naftaborrningarna, som numera bedrifvas på djup, ofta öfverstigande 200 ryska famnar (1,400 eng. fot), erfordras ofantliga kvantiteter rör med diameter från 30 tum upptill, så småningom aftagande till 8 å 6 tum nedtill i de djupaste borrhålen. Rör från 30 till och med 12 tums diameter nitas ihop på platsen af bästa sorts plåt, med tjocklek från  $\frac{3}{16}$  till  $\frac{3}{8}$  tum, hvarje rör med längd antingen  $4\frac{3}{4}$  eller 7 fot = 2 eller 3 ryska arschin.

Bolaget Bröderna Nobel har under 1898 förbrukat ungefär 200,000 pud plåt (ett pud = 38  $\text{⌘}$ ) endast till borrhör, och om dessa siffror multipliceras med 10, så får man ungefärliga totalsumman af hvad som i sin helhet åtgått af borrhörplåt för samtliga naftafält i Baku under år 1898. Rör, såväl smides- som tackjärns-, från 10 tum till mindre dimensioner, finna där afsättning i oerhörda massor och beställas uteslutande vid ryska och polska järnverk.

Ångmaskiner, alla slag af motorer för gas, nafta, kerosin och benzin, armatur för dylika och för ångpannor, goda pumpar m. m. kunna äfven påräkna riklig afsättning.

Alla för naftaborrningen nödiga gröfre instrumenter, såsom mejslar från  $2\frac{1}{2}$  fots diameter, upprymmare, freifall, borrhör- och

fångstänger stå här högt i pris, ty de fordra ett synnerligen noggrannt smide och allra bästa sortens material.

För järn och stål i stänger af olika dimensioner, balkar, vinkeljärn m. m. dylikt af prima vara finnes äfven god marknad i Baku.

De polska och ryska fabriker, från hvilka i Baku saluförd plåt, fasonjärn, stål och rör vanligen beställes, kunna i regel effektuera ingångna beställningar inom tre månader, ifall köpmännens vanligen dock rikligt försedda lager för tillfället skulle vara upprymda.

Ångmaskiner, pumpar och alla slags motorer af gångbara dimensioner måste alltid hållas på lager, ty ehuru deras anskaffande, som uteslutande sker från England och Tyskland, kan ske på tre högst fyra månader, finna sig ej köparne i att vänta så länge, då dessa varor mängen gång plötsligt behöfvas.

Endast i allra lyckligaste fall skulle man kunna få svenska beställningar till Baku på tre månader och då med ångbåt öfver Batum, men detta fördyrar i så väsentlig mån frakten, att afsättning till konkurrenternas pris vore omöjlig.

Billigaste fraktvägen från Sverige till Baku är öfver Petersburg genom kanalsystemet och Volgan, men i detta fall låte tiden för varans erhållande svårigen bestämma sig.

Kortaste tidrymden vore nog i gynnsamma fall sex månader, men det skulle äfven kunna dröja ett år och ännu mera.

Bolaget Bröderna Nobel beställde t. ex. år 1897 vid ett svenskt järnverk ett parti större mejslar för naftaborrning, hvilket erhöles först efter 18 månader. Ett sådant dröjsmål omöjliggör naturligtvis alla affärer.

Enda möjligheten vore, att de svenska verkstäderna slöte sig tillsamman och i Baku upprättade ett *kommissionslager*, som anförtroddes åt någon för saken intresserad, pålitlig därvarande köpman, och en lämplig sådan skulle nog kunna anskaffas.

**Kommissions-  
lager.**

Denne, förtrogen med förhållandena, skulle lättast kunna bedöma vidden af de olika varornas afsättning och genom i tid gjorda rekvisitioner alltid sörja för att lagret hölles möjligast välförsedt.

Genom ett sådant anordnande skulle nämnda varor af svenskt ursprung sannolikt kunna påräkna god afsättning i Baku.



# Danmark.

## Handel:

<i>Export</i> från Sverige 1875: 23,8 mill. kr.	<i>Hufvudvaror</i> 1875: trävaror, nötboskap, smör, järn och stål, tändsticker.
1897: 43,2 » »	1897: smör, trävaror, järn och stål, fläsk, hudar.
<i>Import</i> till Sverige 1875: 46,6 » »	<i>Hufvudvaror</i> 1875: spannmål, väfnader, kaffe, socker, maskiner, fläsk.
1897: 48,9 » »	1897: maskiner, spannmål, väfnader, kaffe, skinn, oljor.

## Sjöfart:

Fartyg afgångna från Sverige 1875: 9,602 om 600,206 ton.
1897: 14,304 » 1,833,697 »
» ankomna till Sverige 1875: 10,088 » 735,124 »
1897: 16,041 » 2,261,644 »

## Myndigheter för handel och sjöfart:

*Inrikesministeriet.*

*Meddelare:* Svenske och norske tjänstförrättande *generalkonsuln i Köpenhamn*  
**A. R. Landström.**



## Danmark.

De förenade rikenas tjänstförrättande generalkonsul i Köpenhamn A. R. Landström har med skrifvelse af den 4 februari 1899 öfverlämnat en inom danska Indenrigsministeriet utarbetad memoria rörande de åtgärder, som i Danmark vidtagits till sjöfartens och utrikes handels främjande.

I sådant afseende nämnes emellertid endast, att af danska statskassan subventioner årligen utgå till »Det forenede Dampskibsselskab» för upprätthållande af regelmässiga ångfartygsförbindelser mellan Esbjerg och Parkeston samt mellan Esbjerg och Grimsby, äfven som att de för fartygen erlagda »Bropenge» i Esbjerg blifva bolaget restituerade. Statens utgifter till följd häraf hafva för de båda ruterna under finansåret 1897—1898 utgjort respektive 213,793 kronor 66 öre och 40,424 kronor 97 öre.

Enligt meddelande i Första kammarens tillfälliga utskotts utlåtande n:r 2 år 1898 utgår därjämte godtgörelse till samma bolag för postbefordran till Malmö, Gjedser och Island.

Men det bör härvid icke glömmas, att man i Danmark vidtagit äfven andra och kraftigare åtgärder i förevarande syften. Så njuter sedan länge den danska utrikes handeln förmånen utaf *frilagers- och kreditupplagsinstitutionerna*, och allt sedan 1895 är *Köpenhamns frihamn* i verksamhet. Vikten af särskildt frilagersinstitutionen såsom medel till handels främjande är allmänt erkänd, och äfven frihamnen har numera gått så framåt, att man ej längre kan hysa någon tvekan om att den skall framkalla en sådan utveckling af Danmarks utrikes handel, exportindustri och sjöfartsförbindelser, att den kan väl motsvara det på anläggningen nedlagda betydande kapital. En närmare redogörelse för ifrågavarande institutioner återfinnes i Frilagers- och frihamnskomiténs betänkande 1894, Bilagor, sid. 29 o. f.

**Subventioner.**

**Frilager, kreditupplag och frihamn.**





# Tyskland.

## Handel:

<i>Export från Sverige</i> 1875: 12,9 mill. kr.	<i>Hufvudvaror</i> 1875: trävaror, metaller.
1897: 45,8 » »	1897: trävaror, metaller, sten, fisk.
<i>Import till Sverige</i> 1875: 55,0 » »	<i>Hufvudvaror</i> 1875: maskiner, spannmål, yllevaror, kaffe.
1897: 133,2 » »	1897: kaffe, yllevaror, spannmål, tobak, hudar och skinn.

## Sjöfart:

Fartyg afgångna från Sverige	1875: 1,906 om 202,252 ton.
	1897: 5,530 » 1,170,290 »
» ankomna till Sverige	1875: 2,340 » 325,570 »
	1897: 5,342 » 1,590,221 »

## Myndigheter för handel och sjöfart:

*Auswärtiges Amt des deutschen Reichs.*

*Handelspolitische Abtheilung.*

*Reichs-Amt des Innern.*

*Handelskamrar, resp. Handels- und Gewerbekammern o. d.*

*Meddelare: Svenske och norske generalkonsuln i Hamburg B. Anker Böttker.*  
» » » » » Lübeck Dr Harald Asche.



## Tyskland.

Betræffande Tyskland har utredning inhämtats från de för-  
enade rikenas generalkonsul i Hamburg B. Anker Böttker. Svaret  
är af den 27 januari 1899.

### I.

#### Åtgärder i Tyskland till sjöfartens och utrikes handelns främjande.

I sammanhang med besvarandet af denna fråga meddelar  
generalkonsuln några uppgifter angående Tysklands sjöfart och  
handel särskildt på Sverige.

#### A. Sjöfarten.

Rörande sjöfarten mellan Sverige och Tyskland 1897 med-  
delas en tablå, enligt hvilken af fartyg, ankomna till Sverige från  
Tyskland, de svenska utgöra 52,1 %, under det att af fartyg,  
ankomna till Tyskland från Sverige, 53,2 % äro svenska.

Det framgår häraf, i hvilken betydlig grad trafiken mellan  
Sverige och Tyskland sker under svensk flagga.

Efter att hafva angående vår handelsflottas storlek i för-  
hållande till andra länders meddelat några uppgifter fortsätter  
generalkonsuln:

»Sverige indtager altsaa en meget beskeden Plads, uagtet det  
af Naturen synes bestemt til at skulle kunne spille en ganske  
anden Rolle. Her har man ogsaa et Eksempel paa, at vi ikke har  
forstaaet at udnytte Forholdene.»

#### B. Utriques handel.

I generalkonsulns rapport förekommer vidare en redogörelse  
rörande *Tysklands ekonomiska utveckling*. Tysklands ekono-  
miska utveckling.

Betegnende for vor Tid — heter det — er de store öko-  
nomiske Fremskridt. Det maa vel fornemmelig siges at være det  
af Fyrst Bismarck's nationalökonomiske Politik ledede Tyskland,  
der saaledes har præget Tiden, givet de andre Lande et gavnligt  
Eksempel og stadig øget den internationale Kappestrid paa de  
økonomiske Felter. Hvorledes Tyskland er gaaet frem, kan man

slutte sig til af følgende Tal: Folkemængden i det nuværende tyske Rigsgebet var i:

1816 . . . . .	24,8	Millioner
1870 . . . . .	40,8	»
1890 . . . . .	49,4	»
1898 . . . . .	54,4	»

Det dyrkede Areal er i Tidsrummet 1882 til 1896 forøget med 3 Millioner Hektar og Udbyttet af Landbruget værdsættes nu til 6 à 6½ Milliarder Mark. Antallet af de i Handel, Industri og Haandværk sysselsatte Folk var i Perioden 1882—1895 steget fra 7,340,789 til 10,269,269. Den samlede Ind- og Udførsel beløb sig i 1897 til 8,6 Milliarder mod 7,3 Milliarder i 1889.

Med den voksende Udvikling og stigende Arbejdsfortjeneste er ogsaa Befolkningens Konsumtionsevne i høi Grad forøget. Fra 1879 til 1897 er Forbruget per Hoved af følgende Artikler steget saaledes:

Rug fra	116 Kg.	til	131 Kg.
Hvede »	57 »	»	75 »
Kul »	1,169 »	»	2,153 »
Jern »	51,6 »	»	172,9 »

Af Petroleum konsumeres nu 17,15 Kg. pr. Hoved.

Et Lands Handel vil, saavel hvad dens Omfang som dens Natur angaar, som Regel være et Udtryk for Civilisationens Høide, Befolkningens Dygtighed og Flid og det Standpunkt, Næringerne har naaet. Dette gjenfinder man ogsaa i Tyskland. Efterhaanden som Tyskland er traadt i Forgrunden som Industristat, er dets Import af alslags Raaprodukter og Eksport af Industrivarer vokset betydelig. Tiltrods for Landets øgede Konsumtionsevne formaar det indenlandske Marked ikke længere at absorbere Industriens Produkter, og disse maa nu naturligen opsøge de udenlandske Markeder.

Nedenstaaende Tabel vil give et Overblik over Tysklands udenrigske Handel i 1896.

Indførsel fra	Værdi i Mill. Mk.	Udførsel til	Værdi i Mill. Mk.
Storbritannien . . . . .	647,4	Storbritannien . . . . .	715,1
Rusland . . . . .	634,7	Østerrige-Ungarn . . . . .	477,3
Forenede Stater, Amerika	584,4	Forenede Stater, Amerika	383,7
Østerrige-Ungarn . . . . .	578,0	Rusland . . . . .	364,1
Transport	2,444,5	Transport	1,940,2

Indførsel fra	Værdi i Mill. Mk.	Udførsel til	Værdi i Mill. Mk.
Transport	2,444,5	Transport	1,940,2
Frankrige . . . . .	233,6	Holland . . . . .	262,3
Belgien . . . . .	175,7	Schweiz . . . . .	244,0
Britisk Ostindien etc. . . . .	171,2	Frankrike . . . . .	201,6
Holland . . . . .	162,6	Belgien . . . . .	168,0
Schweiz . . . . .	146,3	Danmark . . . . .	97,4
Italien . . . . .	137,5	Italien . . . . .	85,6
Argentinen . . . . .	108,8	Sverige . . . . .	78,9
Britisk Australien . . . . .	103,2	Brasilien . . . . .	60,3
Brasilien . . . . .	100,1	Britisk Ostindien, etc. . . . .	49,2
Chili . . . . .	79,3	Norge . . . . .	48,3
Hollandsk Ostindien etc. . . . .	77,1	China . . . . .	45,3
Sverige . . . . .	74,0	Argentinen . . . . .	44,1
Rumænien . . . . .	69,3	Hamburgs Frihavn . . . . .	39,5
Danmark . . . . .	58,2	Spanien . . . . .	39,4
China . . . . .	41,8	Japan . . . . .	35,6
Centralam. Republikker . . . . .	39,7	Chili . . . . .	34,6
Spanien . . . . .	35,9	Rumænien . . . . .	32,8
Vestafrika (uden tyske Besiddelser) . . . . .	33,5	Britisk Australien . . . . .	29,3
Tyrkiet . . . . .	25,9	Tyrkiet . . . . .	28,0
Kaplandet . . . . .	21,1	Kaplandet . . . . .	15,7
Ægypten . . . . .	20,2	Britisk Nordamerika . . . . .	15,3
Norge . . . . .	19,1	Mexico . . . . .	15,0
Venezuela . . . . .	16,0	Hollandsk Ostindien etc. . . . .	13,8
Hamburgs Frihavn . . . . .	15,6	Transvaal . . . . .	13,7
Portugal . . . . .	15,2	Portugal . . . . .	13,4
Haiti . . . . .	13,7	Centralam. Republikker . . . . .	10,7
Portorico, Cuba . . . . .	13,5	Ægypten . . . . .	9,9
Mexico . . . . .	13,1	Uruguay . . . . .	9,6
Japan . . . . .	11,4	Vestafrika (uden tyske Besiddelser) . . . . .	8,5
Uruguay . . . . .	10,5	Peru . . . . .	7,3
Grækenland . . . . .	9,3	Kolumbia . . . . .	6,9
Kolumbia . . . . .	8,6	Venezuela . . . . .	6,4
Britisk Vestindien, etc. . . . .	7,1	Bulgarien . . . . .	5,3
Serbien . . . . .	6,6	Portorico, Cuba . . . . .	4,5
Østafrika (uden tyske Besiddelser) . . . . .	6,0	Grækenland . . . . .	4,1
Ecuador . . . . .	5,8	Tysk Vestafrika . . . . .	4,0
Peru . . . . .	3,8	Philippinerne, etc. . . . .	3,1
Bulgarien . . . . .	3,7	Østafrika (uden tyske Besiddelser) . . . . .	3,1
Tysk Vestafrika . . . . .	3,5	Serbien . . . . .	2,5
Britisk Nordamerika . . . . .	3,0	Haiti . . . . .	1,8
Bolivia . . . . .	1,1	Tysk Østafrika . . . . .	1,2
Øvrige Lande . . . . .	11,9	Øvrige Lande . . . . .	13,6
Totalindførsel	4,558,0	Totaludførsel	3,753,8

Man vil heraf se, at Handelen med de nærmestliggende Lande, især England, indtager den fornemste Plads. Den stærke Udvikling i Industrien har imidlertid ført til, at man nu specielt retter Opmærksomheden paa Udnyttelsen ogsaa af de fjerntliggende Markeder, hvor der aabner sig ubearbejdede Felter for Virksomhed, og hvor Konkurrencen ikke er saa skarp som i de gamle Lande. Som bekjendt udgik i sin Tid Bevægelsen for at knytte Handelsforbindelser med de oversøiske Lande fra Hansestæderne; fra disse af oprettedes Handelshuse i de fremmede Verdensdele, etableredes udeneuropæiske Dampskibsforbindelser etc. Nu har denne Bevægelse udstrakt sig snart til hele Tyskland. Store Kompanier dannes for at skaffe den tyske Handel og Foretagsomhed Indpas i snart alle udeneuropæiske Lande, i det forløbne Aar saaledes et med det Formaal i kommerciel Henseende at nyttiggjøre de i Kina erhvervede Strækninger. Som Eksempel paa, hvorledes Tyskland er interesseret i udeneuropæiske Lande, kan nævnes, at der i Guatemala skal være anbragt af tyske Penge 140 Millioner Mk., i Mexico 184 Millioner Dollars, i Venezuela 200 Millioner Mk., i Brasilien over 600 Millioner Mk., i Chile 100 Millioner Mk., i Afrika 100 Millioner Mk.

Export-  
foreningar.

Handelsagenter.

Blandt Selskaberne til Fremme af den udenrigske Handel bør kanske særlig nævnes *Eksportforeningerne*. De har et meget stort Antal Medlemmer og lægger Hovedvægten paa at udsende en talrig Skare reisende og faste *Agenter*, efterat de først nøiagtig har undersøgt Mulighederne for at indlede Handel med vedkommende nye Omraade. Som Eksempel paa, hvilke Ofre man bringer disse foreløbige Undersøgelser, kan nævnes, at den sachsiske Eksportforening fra 1886—1895 har givet ud 380,000 Mk. i saadant Oiemed. »*Deutscher Colonialverein*» i Berlin skal beskæftige 250 Agenter. I Lighed med, hvad der har fundet Sted i Frankrige, England og Amerika, udsendte for omtrent 1½ Aar siden flere tyske Handelskammere i Fællesskab med Understøttelse af det Offentlige en *Kommission* af sagkyndige Mænd til Ostasien for der at lade undersøge Markedet for den tyske Industris Produkter samt disse Landes egen Produktionsevne. Ved Kommissionens Tilbagekomst foranstattedes der i Berlin en større Udstilling af medbragte Varer. I første Linie udgaar *Initiativet* til de Skridt, der i Tyskland tages for at fremme Handelen, *fra privat Hold*. Forsaavidt er Forholdet det samme i Tyskland som overalt ellers og maa ogsaa være det; thi der gives vel ingen Næring, der mer end Handelen tiltrænger det private Initiativ til sin Udvikling.

Undersøknings-  
kommission.

I Tyskland har imidlertid ogsaa *det Offentlige* med megen Indsigt og Energi grebet ind her. Hvad særskilt Udenrigshandelen angaar, har Staten ligesaavel som Privatmænd forstaaet,

at den tyske Industri har naaet det Standpunkt, da dens Produktion behøver at skaffes Afløb til de fjernest liggende Markeder, og arbejder nu systematisk og selvstændig paa ved ethvert rationelt Middel at tilfredsstille dette Behov. Blandt de Foranstaltninger, som er trufne i dette Oiemed, kan nævnes Rigets *Subventionering af visse Dampskibslinier*, nemlig paa Østasien, Australien og Afrika. Videre har man *nedsat Statsjernbanefragterne* for visse Artikler, der føres fra det Indre af Tyskland for at eksporteres. Udførselen af Sukker og Spiritus har man søgt at fremme ved Hjælp af *Udførselspræmier*; om disses Berettigelse reises der dog nu stærk Tvivl. Eksporten af tysk Korn og Mel lettes ved Udstedelsen af de saakaldte »*Einfuhrscheine*». Det Offentlige har indset det Skjæve i, at tyske Undersaatter gaar tabt for Moderlandet gennem *Emigration*, og bestræber sig nu for *at lede denne* til Egne, der byder særlige Betingelser for, at den Udvandrede kan bevare sine nationale Eiendommeligheder og Interesser, vedblive at staa i nær Forbindelse med Tyskland og derigjennem blive dettes Handel til mere Nytte, end den store Emigration til Nordamerika hidtil har været. Til Slutning kan her nævnes den tyske *Kolonialpolitik*, der jo ogsaa danner et Udslag af Statsmagternes Bestræbelser for at skaffe Afløb for tyske Varer.

Subventioner.  
Nedsatta järnvägsfrakter.

Exportpremier.

Emigrationens ledande.

Kolonialpolitiken.

## II.

Åtgärder, som borde i Sverige vidtagas för höjande af sjöfarten och handeln mellan Sverige och Tyskland.

### A. Sjöfarten.

De svenske *Sömænd* hører ligesom de norske til Verdens bedste. Vi har dog ikke tilstrækkelig faaet Øiet op for, hvor vigtig det vilde være for Landet, om vi forstod selv at anvende dem; en betydelig Del af dem farer med fremmede Skibe og gaar derved tabt for Landet. Skadeligst er denne Art Udvandring for Söfolkene selv. De lokkes af de større Hyrer ombord paa de fremmede Skibe. Men Profiten svarer ikke til Forventningerne. Gjennem den hyppige Afmönstring og de dermed forbundne lange Ophold iland bliver deres Nettofortjeneste liden, ofte ingen. Derhos er det et ubestrideligt Faktum, at vore Söfolk let demoraliseres ved stadig at leve blandt og arbeide sammen med de fremmede og være unddragen den Kontrol, som Landsmænd udøver over sine egne. Tilslut taber de fuldstændig Lysten til at vende tilbage til Moderlandet, og gjør de dette, er det som oftest først, efterat de er reducerede paa enhver Maade.

Generalkonsul  
Bödtkers åsikt.

Sjöfolk.



## Skeppsbyggeri.

Det naturligste Middel til at afværge dette Onde, forekommer mig at være, at Sveriges Handels- og Fiskeflaade udvidedes saaledes, at den selv kan sysselsætte den söfärende svenske Befolkning. Ligesaa stor Betydning som en god Sömandsstand har *Skibsbyggeriets* Floreren inden Landet selv for Skibsfarten. Dette har Erfaring altid vist. Tidligere, da Skibsfarten foregik med Træskibe, var Sverige særdeles heldig stillet, forsaavidt som passende Skibsbygningsmateriale i rigelige Mængder fandtes i Landet selv. Nu, da Staal og Jern fortrinsvis anvendes, stiller derimod Sagen sig anderledes. Det svenske Jern og Staal falder nemlig for dyrt. Ogsaa her ser man, hvor vigtigt det vilde være for Sverige at kunne producere disse Artikler paa en billigere Maade. Det Spørgsmaal forekommer mig at ligge nær, om det ikke skulde være saavel i vor Jerntilvirknings som vor Skibsfarts Interesse, at der af Staten ydedes Præmie for Skibe, byggede paa svensk Værft, for svensk Regning og af indenlandsk Materiale. I Tyskland søger man at komme Skibsbyggeriet til Hjælp gennem Moderation i Jernbanefragter for Skibsmateriale, der føres fra Indlandet til Værfterne.

Udviklingen i Skibsfarten har ført med sig, at det nu mere end nogensinde tidligere gjælder at følge med i de Fremskridt, der gjøres i Konstruktionen af Skibstyper og Skibsmaskiner. Jeg tror her at burde anføre, at der i Skotland, hvor Skibsbyggeriet som bekjendt staaer meget høit, ved Universitetet i Glasgow er Adgang til theoretisk at studere de herhenhørende Fag.

Det er af stor Vigtighed at afpasse Fartöiernes Konstruktion efter den Fart, hvori de skal employeres, efter Ladningens Art, Farvandets Beskaffenhed etc. Som bekjendt har man i den senere Tid i Sverige tildels havt Opmærksomheden henvendt derpaa, nemlig ved Konstruktion af Skibe, særlig bestemte for Trælasttraden.

Bogserade s. k.  
läktare.

For forholdsvis kapitalfattige Lande som Sverige vil det være af særlig Betydning at kunne anvende billige Fartöistyper ved Transporten af sine Varer. I flere af mine Rapporter har jeg henledet Opmærksomheden paa Muligheden for at faa indført sögaende *Lægtare*, bugserede af Dampskibe. Siden Keiser Wilhelm Kanalens Anlæg har denne Transportmaade faaet et betydeligt Opsving imellem de tyske Havne ved Nord- og Østersöen. Ogsaa fra svensk Side er man begyndt at anvende saadanne Lægtare i Trælastfarten fra svenske Østersöhavne til Tyskland. I en vedlagt Beretning<sup>1</sup> fra det herværende Trælastagentfirma Pettersson, Möller & C:o vil det fremgaa, hvormeget de vil være at foretrække for

<sup>1</sup> Denna berättelse är här icke aftryckt.

de nu almindelig brugte gamle Træskibe. I særskilte Rapporter har jeg videre opkastet det Spørgsmaal, om saadanne Lægtene ikke skulde kunne anvendes til Transport af Jernmalm fra Sverige opad Rhinen og Dortmund—Emskanalen, der snart skal aabnes, samt af Kul og Cokes tilbage for derigjennem at fremkalde en større Jerntilvirkning i Sverige. Det kan her bemærkes, at Sten nu udføres i Lægtene fra Bornholm til Tyskland.<sup>1</sup>

### B. Handel.

Betræffande handeln erinrar generalkonsuln, hurusom nu för tiden äfven hos oss ett stort intresse visar sig för den utrikes handelns utveckling. Han säger:

Der hersker for Tiden endog en ren Mani for at *eksport-* Export i allmän-  
*tere* alt muligt og umuligt, Rub og Stub. Man synes at gaa *het.*  
ud fra, at en stor Eksport i og for sig maa være et Tegn paa Velstand og Fremskridt. Det er imidlertid en stor Vildfarelse. Hos os f. Eks. er den store Eksport af Træløst mere end noget andet et Bevis paa, i hvilken Grad en af Landets fornemste Rigdomskilder, Skoven, ruineres. Ved nærmere Undersøgelse ville vi finde, at Forholdene hos os er ganske forskjellige fra de tyske. Tyskland er, som vi har seet, et Land, hvis Næringer er saavidt oparbejdede, at de kan sysselsætte en stor Befolkning og kaste af sig en Overflod af Fabrikater, som, efterat det store indenlandske Marked er udnyttet til det yderste, er tilstrækkelig til ogsaa at skaffe fornødent Stof for en mægtig Eksporthandel. Ganske anderledes er det hos os. Vi er paa Næringernes Felt et saagodtsom nyt Land. Vore Resourcer er neppe kjendte og endnu mindre udnyttede. Vor Befolkning er yderst ringe, og naar vi trods dette har havt en saa talrig Emigration, er dette ikke, fordi Landet mangler de naturlige Betingelser for at kunne skaffe Indvaanerne Beskæftigelse, men fordi vi ikke forstaar at udnytte dem. Naar vi nu idelig fremhæver Vigtigheden af at fremme vor Eksport, som om Landets hele materielle Opkomst afgang heraf, skulde man tro, at det hos os bugnede af Fabrikker og af Varer, som ventede paa et Marked i Udlandet. Ganske det Modsatte er Tilfældet. Det lave Standpunkt, som vore Næringer staar paa, gjør, at Antallet af de Varer, som vi kunne producere, er meget lidet. Vor Eksport er fornemmelig baseret paa Raaprodukter, hovedsagelig Træløst, Jern, Sten, Malm og Fisk. Af egentlige Industrivarer til Eksport har vi meget faa. De bestaar væsentlig af Produkter af Træværk som f. Eks. Fyrstikker,

<sup>1</sup> Jfr generalkonsulns i Lübeck berættelse.

Træmasse og Papir. Vor Import omfatter derimod næsten alle Sorter Industriprodukter. Statistikken opviser neppe nogen Industribranche med Undtagelse af ovennævnte, hvor Importen ikke er større end Eksporten. Gjennemgaar man den svenske Eksportstatistik, vil man finde, at der bortset fra Papir, Cellulose, Jernvarer, Fyrstikker, Uld- og Bomuldsvare, Glasvarer, Gummivarer og Separatorer neppe findes en eneste Kategori af Industriprodukter, hvis Udførselsværdi overstiger 1 Million Kroner. At ogsaa vi har stor Interesse af at fremme Afsætningen af de Varer, hvoraf vi har Overflod, til alle Verdens Kanter, benægtes selvfølgelig ikke. Det er tvertimod af stor Vigtighed; men i vore Bestræbelser herfor bør vi ikke forglemme Hovedsagen, det indenlandske Marked og Oparbejdelsen af Næringerne inden Landet selv. Vort Formaal maa være det at udnytte vore egne Hjælpekilder til Fordel for vort eget Land for derved at kunne underholde en større, velhavende og forbrugsdygtig Befolkning. Vi maa ikke som nu lægge Hovedvægten paa at eksportere vort Raamateriale hovedsagelig til bedste for Udlandet.

Innan emellertid generalkonsuln meddelar sin åsikt om de åtgärder, som borde i Sverige vidtagas för främjande af handeln på Tyskland, lämnar han några uppgifter om vår nuvarande handelsomsättning med Tyskland och arten af densamma.

Omsättningen med Tyskland.

Ifølge den svenske Statistik beløb i 1897 Sveriges Indførsel fra Tyskland sig til ca. 135 Mill. Kroner og dets Udførsel did til ca. 46 Mill. Kroner. Dette giver imidlertid intet sandt Udtryk for Sveriges Handelsomsætning med Tyskland. Den svenske Statistik medtager nemlig ogsaa de Varer, der udføres til og kommer fra Hamburgs Frihavn, der her betragtes som Toldudland. For en Del af disse gjælder imidlertid, at de ikke kommer fra eller er bestemte for det tyske Toldomraade, men kun passerer Frihavnen paa Veien fra andre Lande til Sverige eller omvendt. Denne Transithandel over Hamburg, der ikke medtages i den tyske Statistik, skal senere særskilt omtales.

I den tyske Statistik opgives Indførselen fra Sverige i nævnte Aar til 87,5 Mill. Mk. og Udførselen did til 92,9 Mill. Mk.

Hovedindførselen bestod ifølge den tyske Statistik af:

Træ og Varer deraf . . . . .	M. 36,000,000
Malme . . . . .	» 19,540,000
Sten og Stenvarer . . . . .	» 8,400,000
Jern og Jernvarer . . . . .	» 6,820,000
Fersk Fisk . . . . .	» 4,300,000
Huder og Skind . . . . .	» 2,150,000
Kvæg . . . . .	» 2,150,000
Papir og Pap . . . . .	» 1,600,000

Hovedudførselen fra Tyskland til Sverige bestod af:

Uld og Uldvarer . . . . .	M. 15,735,000
Droger-, Apoteker- og Farvervarer »	8,600,000
Instrumenter og Maskiner . . . . . »	6,950,000
Korn etc. . . . . »	6,800,000
Jern og Jernvarer . . . . . »	6,400,000
Læder og Lædervarer . . . . . »	4,550,000
Bomuld og Bomuldsvarer . . . . . »	4,000,000
Material-, Speceri- og Conditiorivarer »	3,660,000
Silke og Silkevarer . . . . . »	3,580,000
Kortevarer . . . . . »	3,165,000
Kobber og Kobbervarer . . . . . »	3,150,000
Ædle Metaller, Malme etc. . . . . »	2,800,000
Klæder og Undertøi . . . . . »	2,760,000
Literære og andre Kunstgjenstande . »	2,380,000
Papir og Papvarer . . . . . »	2,135,000
Gummivarer . . . . . »	1,810,000
Huder og Skind . . . . . »	1,770,000
Lingarn og andre Linvarer . . . . . »	1,440,000
Olie og Fedte . . . . . »	1,325,000
Humle . . . . . »	1,250,000
Hamp og andre Spindestoffe . . . . . »	1,000,000

Hvad der er sagt om Sveriges Handel i sin Almindelighed, gjælder ogsaa dets Handel med Tyskland, idet denne, hvad Eksporten angaar, hovedsagelig omfatter Raaprodukter, medens Importen fra Tyskland væsentlig bestaar af forædlede Varer. Allerede heri synes at ligge, at Fordelen af Handelen imellem Sverige og Tyskland maa falde paa det sidstnævnte Land.

Med det her anførte for Øie turde det være af Interesse med nogle Ord nærmere at omtale de vigtigste af vore Eksportartikler til Tyskland.

Først i Rækken kommer *Trælast*. Deraf gaar der stadig mere og mere til Tyskland. Heri kan man vel neppe se noget ubetinget Gode, naar man er opmærksom paa, at Sveriges Trælastudførsel allerede forlængst har naaet et saadant Omfang, at en Forøgelse nødvendigvis maa betegne et tilsvarende Angreb paa Skovbestanden eller Skovkapitalen. De lave svenske Priser, der er blevne en nødvendig Følge af den stærke Eksport, sætter paa den anden Side de fremmede træproducerende Lande istand til at spare paa sin egen Skov.

*Trævarer.*

*Jernmalm.* Det er i Løbet af de sidste 7—8 Aar, at Eksporten deraf fra Sverige har naaet sin nuværende Betydning. Naar man nu tager i Betragtning Varens store Billighed ved de svenske Gruber og, at Transporten hid til Tyskland hovedsagelig foregaar med udenlandske Fartøier, er det klart, at de Fordele, som Sverige høster af denne Handel, maa blive forholdsvis ringe.

*Jernmalm.*

Vistnok har Sverige i og for sig meget vel Raad til at afse en betragtelig Del af sin Rigdom paa Jernmalm til Udlandet. Hovedopgaven maa dog ikke være at sende Malmen ud af Landet, men fremfor alt selv at forædle den til Jern og Staal. Naar man nu betænker, at Malmen ved Gruberne koster 3 à 4 Kroner pr. Ton, og at det Jern, der kan tilvirkes af 1 Ton Malm, koster over 15 Gange saa meget, vil man indse, at det først er Forædlingsarbeidet, der bringer den egentlige Gevinst. Tiltrods for sin Rigdom paa Malu formaar dog Sverige ikke selv at producere et tilstrækkeligt billigt Jern. Dette har som venteligt en hemmende Indflydelse paa Landets hele industrielle Udvikling. Eksempelvis kan her nævnes Skibsbyggeriet.

*Järn och stål.*

*Svensk Jern og Staal* finder fremdeles Anvendelse i Tyskland ved Fabrikationen af finere Arbeider. Den udviklede tyske Jerntilvirkning vil vel imidlertid hindre en videre Udbredelse af det svenske Jern.

*Sten.*

*Sten.* Den tyske Import af svensk Sten er, som det vil sees, ganske betydelig. Den omfatter dog hovedsagelig raat tilhuggen Vare, fornemmelig Gadesten. De mere forarbejdede Sten holdes ude ved høie Toldsatser.

*Fisk.*

*Fisk.* Om denne Eksport, der hovedsagelig bestaar af fersk Sild, er saa fordelagtig for Sverige, er tvivlsomt. Sildefisket foregaar som bekjendt i et meget kort Tidsrum af Aaret, hvilket gjør, at store Masser af Varen med en Gang kastes ind paa Markedet, hvorved Prisen ofte falder ned til lidet eller intet. I en Rapport af Februar f. A., hvori jeg omhandlede den store Udvikling, som de tyske Fiskerier har undergaaet ved at tage Dampskibe i sin Tjeneste, paaviste jeg Vigtigheden af, at Sverige i dette Stykke efterlignede Tyskland og de andre Lande, der deltager i Nordsøfisket. Jeg paaviste videre Nødvendigheden af gennem billige Jernbanefragter og hensigtsmæssige Metoder for Fiskens Opbevaring at kunne skaffe Afsætning for Varen først og fremst paa de svenske Markeder, og at dette vilde være langt mere i vor Interesse end en forceret Afskibning af de store Masser til Udlandet til de nu ofte lave Priser.

*Kreatur.*

*Kvæg.* Indførselen hertil fra Sverige er som bekjendt nu forbudt og vilde, om den var tilladt, i høi Grad vanskeliggjøres ved de strænge veterinære Forholdsregler, som det har lykket Agrarerne at opnaa fastslaaede overfor alt levende Kvæg, der agtes importeret.

*Hudar och skinn.*

Den tyske Import af svenske *Huder og Skind*, fornemmelig Kalveskind, er betydelig; samtidig udfører dog Tyskland til Sverige større Mængder af det færdige Produkt, Læder.

Fra Hamburgs Frihavn eksporteredes 1897 til Sverige Varer til en Værdi af M. 56,698,940; der importeredes i samme Aar til Frihavnen fra Sverige Varer for M. 15,224,810. Omsætningen med Hamburg.

Sveriges *Eksport til Hamburg* af Varegrupper, der er udførte til en Værdi af M. 400,000 eller mere, stillede sig i 1897 saaledes:

Rujern, Støbejern og Staal . . . . .	M. 4,832,000
Fyrstikker . . . . .	» 2,545,000
Trælast, forarbejdet og uforarbejdet . . . . .	» 1,465,000
Sand og Granitsten . . . . .	» 960,000
Papir . . . . .	» 810,000
Træmasse . . . . .	» 740,000
Jern- og Staaltraad . . . . .	» 544,000
Spiger . . . . .	» 401,000

Af de fra Sverige til Frihavnen ankomne Varer er der en Del, som f. Eks. fersk Fisk, Kvæg og Sten, der udelukkende er bestemt til Tyskland; af andre, som f. Eks. Fyrstikker, sendes den største Del videre søværts og atter andre som Jern, Staal, Papir, Træmasse og Trævarer gaar dels ind i det tyske Toldomraade, dels videre oversøisk. I Statistikken opgives ikke, i hvilke Mængder eller hvorhen de svenske Varer føres videre fra Hamburgs Frihavn. Den giver derimod Oplysninger af denne Art, forsaavidt angaar Udførselen herfra overhovedet uden Angivelse af Varens Oprindelse. Man kan saaledes ikke vide, i hvilken Udstrækning og hvorledes f. Eks. til Frihavnen indført svensk Staal, Jern, Papir og Træmasse fordeles til fremmede Pladse. Det er dog klart, at en erfaren Handelsmand ved Bedømmelsen deraf altid vil kunne finde betydelig Veiledning i den foreliggende Statistik.

I Modsætning til den svenske Eksport til Hamburgs Frihavn af Varer, der forsendes videre søværts, er Sveriges Import fra Hamburgs Frihavn, specielt af oversøiske Produkter, meget betydelig.

Sveriges *Import fra Hamburg* af Varegrupper, der er indførte til en Værdi af M. 400,000 eller mere, stillede sig i 1897 saaledes:

Kaffe . . . . .	M. 21,840,000
Kjød, saltet, røget og tilberedt . . . . .	» 4,590,000
Bomuld og Bomuldsaffald . . . . .	» 2,720,000
Jute . . . . .	» 1,750,000
Chilisalpeter . . . . .	» 1,580,000
Huder, tørrede og saltede . . . . .	» 1,560,000
»Abraumsalte . . . . .	» 1,380,000
Farvestofte . . . . .	» 1,070,000
Uld- og Halvuldvarer . . . . .	» 1,030,000

Fede Olier . . . . .	M.	1,000,000
Tobak . . . . .	»	940,000
Maskiner . . . . .	»	860,000
Hvede og Hvedemel . . . . .	»	760,000
Fine Jernvarer . . . . .	»	690,000
Saalelæder og andet Læder . . . . .	»	600,000
Bomuldsvarer . . . . .	»	550,000
Papir . . . . .	»	540,000
Finere Træsorter . . . . .	»	513,000
Uld . . . . .	»	470,000
Mineralolie . . . . .	»	442,000
Uld- og Bomuldsgarn . . . . .	»	420,000
Caustik Soda . . . . .	»	400,000
Kobber . . . . .	»	400,000.

Efter denna redogörelse fortsätter generalkonsuln:

*Generalkonsul  
Bödtkers åsikt.*

Det er naturligt, at særlig de, der i Udlandet er satte til at varetage vore kommercielle Interesser, bliver opmærksomme paa, hvor lavt vor Handel paa fjernere Markeder staar og derved let kommer til at beskjæftige sig med Tanken paa, hvorledes den bedst skal kunne hæves. Med andre Landes Eksempel for Øie fremkom jeg under min Ansættelse i Konstantinopel med Forslag til Dannelse af en svensk-norsk Eksportforening efter schweitzisk Mønster, hvis Opgave skulde være den, gjennem Etablering af svensk-norske Handelshuse at sætte de forenede Riger i direkte Forbindelse med fjerne Lande. Denne Tanke omfattedes med Velvillie; men hverken dette eller noget andet Forslag i lignende Retning har hidtil ledet til noget praktisk Resultat. Grunden dertil er vel, at Forudsætningerne for saadanne direkte Forbindelser overhovedet endnu ikke foreligger.

*Mellanhänder.*

Idealet for Handel med Udlandet er selvfølgelig altid den direkte umiddelbare Udvekslen af Varerne. Benyttelse af *Mellemmand* er i og for sig kostbar, og man kan vistnok altid gaa ud fra som en Selvfølge, at en Mellemmand ialfald ikke har større Interesse for Varens hensigtsmæssige Udbredelse end den egentlige Sælger. Der kræves imidlertid flere nødvendige Betingelser for, at et Land med Held skal kunne realisere det nævnte Ideal. Først og fremst maa Landet i Virkeligheden besidde tilstrækkelige Kvanta Eksportvarer eller tiltrænge tilstrækkelig store og regelmæssige Vareforsendelser fra vedkommende fremmede Land, forat direkte Transport overhovedet kan lønne sig og kan foregaa med en saadan Stadighed, at Tilfredsstillelsen af Markedernes Behov til enhver Tid bliver mulig. Dernæst maa Handelsverdenen besidde et indgaaende Kjendskab til Udlandets Markedsforhold, dets Smag, Konsumtions- og Produktionsevne. Da disse Betingelser ikke fore-

ligger, er jeg, som fremholdt i mine samtlige Aarsrapporter herfra, af den Anskuelse, at den svenske Handel paa de fjerne Markeder ialfald for Industriprodukternes Vedkommende foreløbig bør foregaa gennem Mellemmænd. Af de svenske Eksportartikler forefindes der endnu for lidet af hver Sort til, at vi selv kan sprede dem til de forskellige fjerntliggende Pladse. Dertil kræves et storartet og indviklet Apparat, som kun forefindes i de europæiske Handelscentre. Heller maatte det da være Sveriges Inport fra oversøiske Steder, der skulde kunne afgive Stof for direkte Handel, idet den jo, som vi har seet, er Eksporten langt overlegen. Desuden mangler de svenske Forretningsmænd endnu det uundværlige Kjendskab til vedkommende Markeder. I det jeg forøvrigt henviser til, hvad jeg i mine Aarsrapporter fra de senere Aar har sagt om disse Forhold, benytter jeg her Anledningen til atter at henlede Opmærksomheden paa de Forudsætninger, Hamburg gennem sine regelmæssige Dampskibslinier til alle Verdens Kanter, med sine egne Handelshuse rundt om i oversøiske Lande, sin fremtrædende Handelsstand og de gunstige Betalingsvilkaar, som her bydes, har for at tjene som Sveriges Mellemmænd. Selv Lande som Østerrige og flere af de tyske Stater maa benytte Hamburg paa denne Maade. Dette hindrer selvfølgelig ikke, at svenske Kjøbmænd, bosatte i Hamburg og kjendte saavel med svenske som med vedkommende fremmede Forholde, overtog denne Stilling som Mellemmænd. Tvertimod, dette vilde være baade naturligt og fordelagtigt. Det var ogsaa et svensk her bosat Firma, der i sin Tid skaffede de svenske Fyrstikker Indpas paa de fjerne Verdensmarkeder. De Forsøg, som i de sidste Aar er blevne gjort for at bringe svenske Uld- og Bomuldstøier ind paa sydamerikanske og afrikanske Markeder, er ogsaa udgaaet fra en her bosat svensk Forretningsmand.

Oprettelse af svenske *Mönsterlagere* i Hamburg, saaledes som jeg flere Gange har beskrevet dem, vilde efter min Mening ogsaa absolut være tjenlig.

**Mönsterlager.**

At der for Udviklingen af den svenske Industri og Handel behøves et større Marked end det, Sverige aabner, benægtes ikke. Det naturligste og mest praktiske forekommer mig imidlertid at være da at opsøge de nærmestliggende Markeder. At saa er Tilfældet viser Sveriges og Norges Handelsstatistik fra Tiden under Mellemrigsloven. Sveriges Eksport af Tekstilvarer har f. Eks. aldrig været saa stor til noget Land som dengang til Norge og omvendt. Istedetfor at stride om Toldtariffer burde, forekommer det mig, Sverige og Norge slutte sig sammen til et *Toldforbund* i Lighed med det, de tyske Stater dannede i Löbet af dette Aar-

**Sverige och Norge  
i tullförbund.**



hundrede. England, der altid hos os tages til Eksempel, synes ogsaa at have Øie for Betydningen af, at nærbeslægtede Lande saaledes slutte sig sammen, idet det nu som bekjendt arbejder paa at realisere samme Tanke overfor sine Kolonier. De stadig høiere Toldsatser, som møde os i Udlandet, vil vel forhaabentlig med Tiden bringe de to Lande paa den skandinaviske Halvö til at aabne sine Markeder for hinanden. Hvorledes Feltet for Virksomhed derved vilde öges, indsees, naar man erindrer, at det fælles Marked vilde omfatte ca. 7 Millioner Mennesker; hertil kommer, at der i vore Lande i Modsætning til de allerede overbefolkede Kulturlande foreligger en stærk Sandsynlighed for, at Indbyggerantallet kan mangedoble sig.

Näringsarnas  
höjande.

Af hvad jeg ovenfor har anført om det Afhængighedsforhold, hvori et Lands Handel staar til *Næringerne* og om det forholdsvis lave Standpunkt, hvorpaa disse endnu befinder sig i Sverige, vil min Lösning af Spørgsmaalet, hvorledes Handelen bör afhjælpes, blive forstaaelig. Det er Grundvolden for Handelen, de forskjellige Næringsveie, vi först maa bygge op. Det er alene Fremskridtene eller Stilstanden inden Landbruget, Industrien, Skovbruget, Bjergværksdriften etc., Handelen til ethvert Tidspunkt giver Udtryk for. Först naar Næringerne har naaet en vis Höide og Betingelserne for en större udenrigsk Handel saaledes foreligger, bliver Spørgsmaalet om, hvorledes man ved særlige Forholdsregler kan fremme denne, virkelig praktisk. Indtil det Tidspunkt træder det stærkt i Baggrunden, og heller ikke vil man fuldt kunne overse de Forhold, der maa komme i Betragtning ved dets Besvarelse.

Det bliver altsaa paa Næringsveiene, vi först og fremst maa rette vort Blik. Hidtil har Nationen ikke havt den rette Forstaaelse af deres Betydning. En af Hovedgrunderne dertil maa söges i, at vi aldrig har ladet os lede af praktiske ökonomiske Læresætninger, afpassede efter vore hjemlige Forhold.

Det er det rige Englands statsökonomiske Principer, vi har fulgt; derover kunde de tildels höre hjemme, men overfor os burde de vistnok have været betragtede som mere eller mindre idealistiske. England var dengang saa langt forud for de andre Nationer, at Manchestertheoriene maatte konvenere det, forsaavidt Frihandelstheoriene angaar, endog ubetinget. Man ser imidlertid, at selv England nu begynder at drage »laissez-faire-, laissez-aller»-Theoriernes Holdbarhed i Tvivl, efterat Konkurrencen med andre Lande er bleven skarper. Disse Theorier har forövrigt i England aldrig været fulgte saa ubetinget, som man ofte tror. Ogsaa der skrider det Offentlige hyppig ind for at ophjælpe denne

eller hin Næringsvei og, naar det har vist sig nödvendigt, kanske betydelig kraftigere end i noget andet Land. Langt mere paa-krævet skulde en saadan Indgriben fra Statens Side være i et nyt Land som Sverige med vanskelige Naturforhold. Hos os burde det være selvindlysende, at Selvhjælp maa gaa Haand i Haand med Statshjælp for at naa til noget Resultat, og intet Sted skulde Behovet kunne være større for dygtige Statsmænd med den fornödne Indsigt til ved enhver Leilighed at finde det adæquate Udtryk for Statens Intervention. Staten har hos os troet i Hovedsagen at have indfriet sine Forpligtelser ved Anlæg af Jernbaner og har forövrig ladt Næringslivet gaa sin egen Vei. I den offentlige Diskussion af ökonomiske Emner har Spørgsmaalet om Told eller ikke Told været saa at sige det eneste, der har samlet Interessen om sig. Indtil for kort Tid siden har man ved at overse de anvendte Naturvidenskabers Betydning ladet den fornemste Løftestang og det bedste Beskyttelsesmiddel upaaagtet. Det er fremfor alt andet disse, Landet maa ty til for i vor Tid at kunne staa i Konkurrencen med de andre Lande. I Sverige er det først i den seneste Tid, at man fuldt ud har indseet disse Videnskabers Betydning for Landets materielle Fremme. En höiere teknisk Skole har Sverige faaet, men det har endnu ingen höiere videnskabelig Lærestalt for Landbrugsvidenskaben.

Undervisnings-  
væsendet.

Tyskland er vel det Land, som nærmest bör tjene os til Eksempel. De store Fremskridt, som Næringerne og derigjennem ogsaa Handelen her har gjort, skyldes først og fremst de udmærkede *naturvidenskabelige tekniske Lærestalter*. Specielt fortjener den Tendens at bemærkes, der nu gjør sig gjældende i Tyskland for at henlægge Studiet af de nævnte Fag til Universiteterne. De svenske Universiteter vilde utvivlsomt langt mere komme Landet og Næringerne tilgode, om man indrettede dem i Overensstemmelse med disse tyske Forbilleder og derigjennem udvidede deres Opgave, der for Tiden hovedsagelig bestaar i at uddanne Embedsmænd. Lignende Øiemed tjener, som jeg har omtalt i flere af mine Rapporter, i Tyskland de betydningsfulde videnskabelige praktiske Forsøgsstationer, saaledes f. Eks. den i Berlin, hvis Formaal bl. a. er at arbeide for Spiritusens Anvendelse i industrielle Øiemed og specielt som Belysningsmiddel til Remplaceringen af Petroleum. Lige ned til Fjærkræavlens har her sine Forsøgsstationer. Paa intet Omraade skulde statsunderstøttede Forsøgsanstalter have større Opgave at løse end i den svenske Jerntilvirknings Tjeneste. Det er selvindlysende, hvilken Betydning det vilde have, om man ved Siden af de dyre Trækul kunde

lære at anvende nye Smeltningssmetoder f. Eks. ved Torv eller Elektricitet, fremstillet ved de særlig i det nordlige Sverige saa talrige Fosse. Selv om man her gav ud Millioner af Kroner til Anstillelse af Forsøg, vilde det sikkerlig vise sig at være vel anvendte Penge.

Departement för  
näringarna.

Naar man ser hen til, hvad jeg ovenfor har sagt om Sveriges økonomiske Udvikling, kan man ikke undre sig over, at Sverige endnu ikke har faaet det for ethvert Lands Opsving saa aldeles uundværlige *Departement for Næringer*. Et saadant forekommer mig kaldet til at udgjøre kanske det vigtigste af alle vore Departementer. I en Række af Aar har Spørgsmaalet om Oprettelse af et Næringsdepartement været paa Tale. Hindringer af konstitutionel og af anden Natur har imidlertid stadig stillet sig iveien. Der mangler en Statsmyndighed, fra hvem Ledningen og Initiativet kan udgaa i alt, hvad Landets materielle Udvikling angaar. Saalænge der ingen Oversigt er over disse Ting, vil man gaa iblinde, der vil gaaes frem uden nogen bestemt Plan, og det, som udrettes, vil indskrænke sig til Bagateller.

Den første Betingelse for Afhjælp af tilstedeværende Mangler og Ophjælp af Landets Næringer er dog fremfor alt, at vi har en klar Opfatning af vor Stilling. Dette er det ulykkeligvis netop, som vi ikke har, idet vi i høi Grad overdriver de Fremskridt, vi har gjort, samtidig som vi undervurderer Landets Resourcer. Man henviser saaledes stadigen til, at denne eller hin Næringsvei i Løbet af et vist Tidsrum er gaaet frem med saa og saa mange Procent og overser, at en saa ubetydelig Produktion, som vor for flere Grenes Vedkommende gjerne kunde mangedobles, uden derfor at blive betydelig, i Forhold til Landets Resourcer. Bedre vilde det vel være at have Øinene aabne for, hvad der staar tilbage at udrette og ikke at glemme, at Balancen i en Række af Aar alene har været opretholdt ved Angreb paa Landets fornemste Rigdomskilde, Skovkapitalen, og at Emigrationen har floreret i en foruroligende Grad. Herom tales lidet eller intet.

Svenska handels-  
hus i utlandet.

Ved Besvarelsen af Spørgsmaalet, hvad der specielt bør gjøres for at hæve den svenske Handel paa Tyskland, bør man holde sig for Øie den Virksomhed, Tyskerne udfolder for at hæve sin udenrigske Handel. De indskrænker sig ikke til kun at besøge vedkommende fremmede Land for kortere Tid og at sende sine Agenter did; for fuldt ud at vinde det fornødne Kjendskab til vedkommende Land og dets Handelsforhold anser de det nødvendigt i vid Udstrækning selv at etablere sig der. Det samme maa de svenske Handlende gjøre overfor Tyskland.

Ogsaa for Staten synes der mig her at maatte foreligge en stor Opgave i at tage til Forbillede det Offentliges Virksomhed paa det økonomiske Felt her i Tyskland. Hidtil er der hos os gjort lidet i denne Retning. Vore *Konsulater* i Tyskland, deriblandt ogsaa det, der er bestemt til at være det vigtigste, nemlig Hamburgs Generalkonsulat, er ikke udstyrede saadan, at de kan opfylde de Fordringer, som stilles til dem. Jeg holder den Opgave, der her foreligger, overhovedet for saa vigtig, at hverken Legation eller Konsulater kan være tilstrækkelige til dens Løsning. Formentlig vilde det rette være at udsende for længere Tid Mænd, særlig uddannede paa det økonomiske Gebet, hvis Opgave udelukkende skulde være at studere og bringe til Hjemlandets Kjendskab alt, hvad der her foregaar paa det økonomiske Omraade. Sædet for disse Udsendinger maatte selvfølgelig være Berlin, hvor de burde attacheres til Legationen. Saadanne Poster har Tyskland og flere andre Lande oprettet ved enkelte af sine Legationer. Særlig nu, da Spørgsmaalet om Dannelse af et eget Departement for Næringerne reiser sig, forekommer det mig at maatte være af den største Vigtighed, at Staten ad denne Vei satte sig i Rapport med Næringslivet i Kulturstaterne.

Konsulatväsen-  
det.Kommersiella  
attachéer.

### Lübecks konsulsdistrikt.

Generalkonsuln i Lübeck D:r Harald Asche har i skriftelse af den 17 december 1898 betræffande Lübecks konsulsdistrikt besvarat frågan om hvilka åtgärder borde i Sverige vidtagas i förevarande syften. Han skriver:

#### A. Sjöfarten.

Med Hensyn til *den svenske Skibsfart paa Lübeck* med under-  
liggende 14 Vicekonsulater i de sidste Aar stiller det sig saa-  
ledes, at der aarlig ankom følgende Antal Fartøier af vedföiede  
Drægtighed: Den svenska sjö-  
farten på Lübeck.

Aar.	Seilfartøier.		Dampskibe.		Tilsammen.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1892 . . . .	1,029	117,775	715	211,044	1,744	328,819
1893 . . . .	1,146	125,670	667	202,576	1,813	328,246
1894 . . . .	1,153	120,584	849	260,040	2,002	380,624
1895 . . . .	1,023	100,711	742	222,459	1,765	323,170
1896 . . . .	1,205	129,132	823	245,407	2,028	374,539
1897 . . . .	1,223	129,426	704	214,533	1,927	343,959

Heraf falder for de to sidstforløbne Aars Vedkommende paa *Hovedstationen*:

Aar.	Seilfartøier.		Dampskibe.		Tilsammen.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1896 . . . .	284	39,065	572	183,282	856	222,347
1897 . . . .	325	44,599	532	176,990	857	221,589

Af de til Distriktets Havne indklarerede svenske Fartøier ankommer den aldeles overveiende Del fra Sverige. Exempelvis kan anføres, at af det ovenfor opgivne, i 1897 til Lübeck indklarerede Antal svenske Skibe ankom 520 Dampskibe og 298 Seilskibe fra svenske Havne.

Ångfartygs-  
trafikken.

Foruden disse 520 svenske Dampskibe og 298 svenske Seilskibe ankom der i forrige Aar til Lübeck 91 Dampskibe og 49 Seilfartøier fra Sverige under andet Flag, hvoraf vil sees, at Skibsfarten mellem Sverige og Lübeck for den overveiende Del er i svenske Hænder.

Mellem Sverige og Lübeck underholdes der følgende *regelmæssige Dampskibsruiter* for Passager- og Godsbefordring:

1:o Lübeck—Kjöbenhavn—Malmö, — i den største Del af Aaret dagligen, samt den svenske Vestkyst opover indtil Göteborg 4 Gange (tidligere 3 Gange) ugentlig. Farten udføres af det Hallandske Angbåts-Aktiebolag med 6 Dampskibe af en Drægtighed fra 268 til 370 Register-Tons, i Forening med Dampskibet »Malmö», 365 Register-Tons, tilhørende »Malmö nya Angbåtsaktiebolag». Dampskibene er forsynede med gode Passagerbekvemmeligheder og maa siges paa en meget tilfredsstillende Maade at betjene disse Ruter. Deres Afgangstid fra Lübeck om Eftermiddagen har særlig gjort Ruten velseet af det reisende Publikum, som i Almindelighed anser sig at vinde Tid ved Overfarten om Natten. Ligesaa i omvendt Retning. Selskabet arbejder sig vel fremad og vil visselig ikke undlade paa tilfredsstillende Maade at følge med i alle rimelige Fordringer saavel fra Passager- som fra Godstrafikkens Side. Med stigende Trafik er det vel sandsynligt, at der tiltrænges mere Rum, særlig for den tiltagende Stykgodsbefordring, men det antages ikke at være Tvivl underkastet, at de nævnte Angbåtsaktiebolag vil vide ved nødvendige Udvidelser at hævde sin engang erhvervede Plads i Ruten. Dampskibene fører Post mellem Lübeck og Kjöbenhavn og oppebar derfor i forrige Aar ca. 2,340 Mark, foruden at

Postbefordringen medførte Frihed for Havne- og Lodsafgifter i Lübeck.

2:o) Lübeck—Kalmar—Stockholm 2 Gange ugentligt i begge Retninger. Farten har hidtil i den største Del af Aaret været udført med Dampskibene »Svithjod», 532 R.-Tons, og »Gauthjod», 544 R.-Tons, samt i Vintertiden af Dampskibet »Bore», 420 R.-Tons, ved Siden af hvilket sidste nu vil blive sat et nyt Fartøi paa omkring 1,000 R.-Tons. Ogsaa denne Rute, der betjenes paa særdeles tilfredsstillende Maade, har god Søgning baade for Passager- og Stykgodsbefordring, hvorfor den maa antages at være tilstrækkelig hævdet for dens nuværende Indehaver.

3:o) Lübeck—Karlskrona—Kalmar—Norrköping—Stockholm (Dampskib »L. Torstensson» 378 R.-Tons og »Gustaf Wasa» 296 R.-Tons), 1 Gang ugentlig.

4:o) Lübeck—Ystad—Cimbrishamn—Karlshamn—Karlskrona (Dampskib »Sydkusten» 186 R.-Tons) hver 14de Dag.

5:o) Lübeck—Gefle—Sundsvall—Söderhamn—Hernösand under Seglationstiden, sædvanligvis en Gang ugentlig.

Godsbefordringen i de under 3, 4, 5 nævnte Ruter bestaar væsentligst af Stykgods, men dog ogsaa for nogen Del af større Varepartier. Paa Grund af de sidstnævnte Ruters mange Anløbssteder indskrænker selvfølgelig Passagerbefordringen dersteds sig væsentligst til Reisetrafikken mellem Anløbsstederne indbyrdes. Ruterne maa ansees for at være godt oparbejdede og har visse- lig med den stadig voxende Varetrafik mellem Sverige og Tyskland fremdeles god Udsigt til Fremgang.

Foruden af de nævnte Rutefartøier besøges Lübeck ogsaa af adskillige andre svenske Dampskibe, der væsentlig bringer Træl- ast, samt tildels Jern og Jernmalm fra det nordlige, Sild og andre Fiskevarer fra det vestlige, samt Sten fra det sydlige Sverige.

Det vil af ovenstaaende Fremstilling sees, at den svenske Dampskibsfart her paa Pladsen har vundet en fast Stilling, der lover godt for fremtidig videre Udvikling. Der kan vel tænkes at ville indtræde Konkurrence fra tysk Side ogsaa i de mere regulære Ruter, men nogen større Fare derfor synes dog ikke at være forhaanden. Meget mere maa det under fortsatte gunstige Forholde antages, at den svenske Dampskibsfart vil gaa jævnt og gradvis fremad, og specielt vil den om ikke saa lang Tid forestaaende Aabning af Kanalanlægget mellem Lübeck og Lauenburg ved Elben, hvorved Lübeck vil komme i Vandforbindelse med det hele Elb- gebet lige ind i Böhmen, bidrage mægtigt til Udviklingen af Vareforbindelsen mellem Sverige og Lübeck, idet alle Slags Varer, der paa Grund af Volum eller Tyngde hidtil ikke kunde bære den

Järnmalm, sten,  
trävaror.

kostbarere Jernbanefragt til eller fra Lübecks Opland, nu vil faa en bekvem og billig Befordring ad Kanalen. Herved tænkes, forsaavidt angaar Retningen fra Sverige, væsentligst paa Järnmalm, Sten og Trælast. Hvorvidt Befordringen af disse Varer vil komme til væsentligst at foregaa pr. Dampskib eller Seilskib, er ikke let at udtale sig om paa Forhaand, da dette vil afhænge af endnu ikke kjendte Fragtkonjunkturer, men der synes dog at være en betydelig Tendens tilstede for tiltagende Anvendelse af Dampskibe, hvorfor der er al Grund for svenske Dampskibsrederier til itide at have sin Opmærksomhed henvendt paa Sagen for mulig Anskaffelse af passende Fragtdampere. Naar den nye Vandvei er aabnet, vil den gjensidige Vareudvexling mellem Sverige og de Distrikter, med hvilke det med engang vil komme i let og billig Forbindelse, visselig ikke længe lade vente paa sig, og det vil da være af største Vigtighed at kunne frembyde de fornødne Befordringsmidler, for at ikke denne Trade fra Begyndelsen af skal komme i fremmede Hænder. Da der i Kanalen alene vil kunne anbringes lidet dybtgaaende og ganske fladbundede Fartøier, har det været forudsat, at Omladning vil finde Sted i Lübeck, men Bestræbelserne vil dog gaa i den Retning i videst mulige Udstrækning at tilveiebringe Adgang til *direkte* Omladning hersteds fra Skib til Skib. — Allerede denne Omstændighed vil give de hertil ankommende Dampskibe et Fortrin i Konkurrencen med Seilskibene, da de førstnævnte ville have lettere for i alle Henseender at akkomodere sig efter de med dem korresponderende Kanalfartøier og særlig paa Forhaand vil kunne opgive, paa hvad Tid Omladningen vil finde Sted, saa at længere Paaventning kan undgaaes. Ved Anvendelse af Seilskibe vil Oplægning af Varerne hersteds formentlig ofte blive nødvendig, hvilket vil medføre større Omkostninger.

Bogserade s. k.  
læktare.

Hvorledes Befordringen paa Kanalen vil komme til at ordnes, er endnu ikke definitivt bestemt. Det mest nærliggende vil være dersteds at anbringe mindre Slæbedampskibe, der fører en Række *Lægtare*, og paa denne Maade vil formentlig ogsaa Farten, ialfald til en Begyndelse, komme til at blive iværksat. Ved Siden heraf er der dog ogsaa en Plan oppe om at lade Lægtterne slæbe fra Strandbredden ved Hjælp af elektriske Kraftstationer. Endelig er det ikke umuligt, at der efterhaanden vil kunne konstrueres fladbundede og grundtgaende Dampskibe af saa stor Laste-Evne, at Ladningen vil kunne indtages i selve Kanal-Dampskibet, hvorved Anvendelse af Lægttere for en Del vilde blive overflødig.

Forsaavidt angaar Varetransport til og fra Östersöhavne, er ogsaa *den* Tanke oppe, at det skulde kunne lykkes at konstruere

Lægtere, der ikke alene kunde befare Kanalen, men tillige vilde kunne slæbes i Östersöen. Vistnok synes et saadant Foretagende at være forbundet med ikke ringe Risiko, men man henviser hersteds til Forsög, der i den senere Tid har været gjorte med Kistransport i Lægtere mellem Eckernförde og Lübeck, og som er faldne heldigt ud. En Bugserdamper har havt paa Slæb to temmelig store Lægtere, og skulde en lignende Fart kunne iværksættes mellem vedkommende svenske Havne og Lübeck med direktlastede Varer til og fra Kanal- og Elbmarkederne, er det klart, at en stor Fordel vilde vindes derved, at Omladning i Lübeck vilde undgaaes. Lösningen af denne Opgave vil vel have sine store Vanskeligheder, og særlig maa det tages i Betragtning, at en saadan Forsendelsesmaade vistnok neppe vilde kunne foregaa i Vintertiden. Den ovennævnte Lægterfart mellem Eckernförde og Lübeck sees ogsaa kun at have fundet Sted fra Begyndelsen af April til ud Oktober, og denne begrænsede Farttid vilde saaledes vistnok for en Del forringe Nyttetvirkningen deraf, men Spørgsmaalet har dog den Vigtighed, at det turde foranledige Intereseredes og Sagkyndiges Behandling deraf, inden Kanalfarten i 1900 vil tage sin Begyndelse.

Hvad den svenske *Seilskibsfart* paa Lübeck angaar, saa beskjæftiges denne for den aldeles overveiende Del af Trælastbefordring. I 1897 ankom der saaledes med Trævarer fra Sverige 264 Seilfartöier, medens 18 fra Sverige ankommende svenske Seilskibe var ladede med Gadesten, 14 med Granit og forarbejdet Sten, 1 med Slibestene og 1 med Ben. Under andet Flag ankom der i 1897 fra Sverige til Lübeck 49 Seilskibe. Det vil heraf sees, at ogsaa Seilskibsfarten mellem Sverige og Lübeck væsentligst holder sig paa svenske Hænder, og den svenske Östersö-Seilflaade har formentlig heller ikke fremtidigt synderligt at frygte af fremmed Konkurrence. Meget mere maa det antages, at Striden herefter i disse Ruter ikke saa meget vil gjælde Flaget, som Spørgsmaalet Seil eller Damp.

En stor Del af de til Trælastbefordringen i disse Farvande anvendte Seilskibe er ældre og temmelig svage Fartöier, der ikke har Klasse og saaledes gaar uassurerede, og om hvis Skikkethed til at anbringes i Fragtfart derfor ikke sjelden høres tvivlende Bemærkninger. Under den ikke sjelden forekommende Diskussion om Hensigtsmæssigheden af disse ældre og svage Fartöiers Anvendelse i den omhandlede Fart høres det ofte anført, at det fra et økonomisk Synspunkt maa ansees rigtigt at udnytte den deri liggende Kapital saa langt som muligt, og at et Fartöi, efter at være blevet utjenligt til Fart paa længere Farvande, dog med

*Segelfarten.*

*Mindre sjövärdiga svenska segelfartyg.*



Nytte maa kunne bruges paa kortere Distancer og til Befordring af Varer, der ikke stiller saa store Fordringer til dets Soliditet og Lastevne. Efter at være blevene uanvendelige for Nordsö- og Atlanterhavsfart indkjöbes i Almindelighed disse Skibe for billig Pris og som oftest ved S sammenskud af mindre Kapitalister i Kyst-Egnene. Hyppig er Skibets Förer tillige Reder eller Parthaver i Fartöiet, og der tilveiebringes ved denne Forbindelse en mellem opsparet mindre Kapital og personligt Arbeide tidt god Fortjeneste der, hvor saadan ellers vilde være vanskelig nok. Der sees her ganske ofte Exempler paa, at saadanne Skibes Redere, der tillige er deres Förere, begynder med ganske smaa Fartöier, som de efter nogen Tids heldig Fart sælger for at erhverve større Skibe, og at de gennem saadanne Forretninger kommer i god og sikker ökonomisk Stilling.

At Assuranceprämien for Trælast, der forsendes med saadanne ældre Fartöier uden Klasse, bliver temmelig höi, er selvfølgelig, og at enkelte Dele af Ladningen kan tage mere eller mindre Skade paa Grund af Skibenes hyppige Utæthed, lader sig ikke undgaa. Naar disse Skibe ikke desto mindre i saa stor en Udstrækning, som her er Tilfældet, anvendes til Trælastbefordring, ligger naturligvis til Grund herfor en Beregning fra Afsenders og Modtagers Side, hvori Fordel og Skade ved Valget af denne Befordringsmaade nöie er afveiet imod hverandre. Blandt de Momenter, der noteres til Fordel, og som herved synes at veie tungt i Vægtskaalen, er den Omstændighed, at disse mindre Fartöier paa Afsendelsesstederne i Almindelighed lægger til ved Kai eller Brygge, saaledes at Indlastningen kan foregaa direkte uden Anvendelse af Prammer, samt at der paa Lossesstedet haves nogenlunde rummelige Liggedage, saaledes at der under Udlosningen levnes bedre Tid til Lastens Sortering, hvortil der i Almindelighed ikke gives Tid ved Anvendelse af Dampskibe.

Naar Forretningsverdenen saaledes gennem Aarrækker finder sig tjent med i stor Udstrækning at benytte denne Befordringsmaade for hertil bestemt svensk Trælast, kunde deraf synes at burde sluttet, at den i det hele og store taget er tjenlig for Öie-medet.

•Enkeltmands Beregning sees inidlertid ofte ikke at före til det samme Resultat, der fremkommer ved en Sags Bedömmelse fra et almindelig nationalökonomiskt Standpunkt. Gammel Vane, öieblikkelig Vinding eller Besparelse træder tidt for den Enkelte saaledes i Forgrunden, at vigtigere Momenter, der har Indflydelse paa et videre Felt og for et længere Tidsrum, lades ud af Betragtning.

Det turde formentlig ansees som en utvivlsom Grundsætning paa dette Omraade, at forældede, uhensigtsmæssige og usikre Befordringsmidler i Længden ikke ville kunne holde Stand ligeoverfor tidsmæssige og sikre Kommunikationer. Allerede den Omstændighed, at en Vare lettere er udsat for Foringelse og mulig Undergang, turde være tilstrækkelig til fra et almindeligt Synspunkt at fælde de forældede Befordringsmidler, saasomt nyere og bedre haves forhaanden. Om end Tabet ved Varens Undergang gennem Assurance fordeles saaledes, at det bliver mindre fölbart for den Enkelte, saa er dog Faktum, at nyttig Vare gaar tabt for Almenhedens Benyttelse. Og hvad der i saa Henseende gjælder ved Produktets fuldstændige *Undergang*, maa — fra almindelig ökonomiskt Synspunkt betragtet — selvfølgelig ogsaa antages ved Varens *Foringelse* under Transporten. Det turde være at anse for utvivlsomt, at den mulige öieblikkelige Mere-Udgift, som Anvendelsen af hensigtsmæssige og sikre Transportmidler medfører, i Længden vil mere end indspares paa andre Felter.

Der er ved ovenstaaende Betragtninger nærmest havt for Öie Sagens *materielle* Side, altsaa de rent ökonomiske Interesser, men ved et nationalt Anliggende, som dette, er der ogsaa andre vigtige Hensyn, der med end større Alvor trænger sig i Forgrunden.

For det gode Omdömme, som den svenske Skibsfart nyder i fremmede Lande, vil det ikke kunne undgaaes, at fortsat Anvendelse af gamle og svage Fartöier i den her omhandlede Fart i Længden vil have skadelige Følger, og dette desto mere, jo virksomere der netop i vor Tid i det hele arbeides for Tilveiebringelse af tidsmæssige Godsfartöier. Ogsaa for Sömandsstanden vil uheldige Følger ikke kunne undgaaes. Det er klart, at den duelige Sömand, for hvem Plads altid staar aaben saavel paa den svenske Handelsflaades övrige Fartöier som paa fremmede Skibe, under almindelige Forholde ikke vil söge Hyre paa disse gamle og svage Skibe, for hvilke det saaledes kun staar tilbage at vælge sin Besætning i Hjemsteds-Egnene blandt Nybegyndere uden Övelse og Erfaring i Sömandsskab eller blandt ældre Matroser, der af en eller anden Grund holder sig tilbage fra at söge Syssel-sættelse i den almindelige Handelsflaade. Selvfølgelig virker ogsaa de lavere Hyrer til, at Trælastfartöierne i Östersöfarten for en stor Del maa nöie sig med mindre övede Sömand, men de lave Hyrer, som her bydes, er igjen en Følge af det hele ökonomiske Grundlag, hvorpaa denne Rederiforretning er anlagt.

Det nævnes ogsaa hyppigt, at en stor Del af de her omhandlede Fartöier er saa svage, at Tjenesten ombord ligefrem skulde

Sjöfolk.

være forbunden med Fare. I hvilken Udstrækning dette kan være Tilfældet, er ikke let at have nogen begrundet Mening om uden anstillet sagkyndig Besigtigelse. Antagelig ligger der i de hyppig fremkomne Udtalelser om den med Farten forbundne Fare en ikke ringe Overdrivelse. Ialfald er de her i Aarenes Løb indtræffende Sö-Ulykker ikke saa talrige, at de synes i saa Henseende at være af nogen foruroligende Natur. Men benægtes kan det dog paa den anden Side vel neppe, at der i denne Trade er anbragt Fartöier, om hvis Södygtighed der vel kunde reises Tvivl.

Procenttallet af de Fartöier, over hvis Södygtighed der med større eller mindre Grund kunde fældes en saadan Dom, være nu høit eller lavt, — sikkert synes det dog i alle Fald, at Forholdet kræver Opmærksomhed, og at de her anførte økonomiske og andre Hensyn indeholder en ikke ringe Opfordring for enhver i Rederibedrift Interesseret til at tage under Overveielse, hvorvidt der ikke bør virkes til at føre denne Del af Östersöfarten ind i et andet Spor, specielt fordi man gennem Travekanalens nær forestaaende Aabning staar foran et Tidspunkt, da der efter al Sandsynlighed gennem betydelig forøget Vareførsel gives Östersöflaaden store og vidtrækkende Opgaver, hvilke ved at løses paa heldig Maade vil kunne medføre et kraftigt Opsving baade for svensk Handel og Skibsfart.

**Traveflodens för-  
djupning.**

*Travefloden* har paa Strækningen fra Travemünde til Lübeck en Dybde af Meter 5,35 og er saaledes ikke seilbar for særdeles store Fartöier. Blandt Lübecks tekniske Myndigheder har der i den senere Tid gjort sig en stærk Opinion gjældende for Nödvendigheden af at afhjælpe denne Mangel, og der er udarbejdet en Plan til Flodens Uddybning indtil Meter 7,50, hvilken antagelig om kort Tid vil blive forelagt Stadens Styrelse, hvor Projektet trods dets ganske betragtelige Kostende dog siges at have gode Udsigter til Antagelse, da man her er sig vel bevidst, at Lübeck, for at kunne vinde den rette Betydning som Söfarts- og Handelsstad og for i Længden at kunne bestaa Konkurrencen med Nordtysklands övrige Söstæder, maa kunne modtage fuldlastede Fartöier af større Dragtighed. Det forekommer nu ikke sjelden, at hertil kommende Skibe fra oversöiske Lande maa udlosse en Del af sin Last ved Travemünde for at kunne komme op til Lübeck.

Flodens eventuelle Uddybning vil selvfølgelig ogsaa have sin Betydning for Sveriges fremtidige Fragtfart paa Pladsen.

## B. Handeln.

Generalkonsul Asche öfvergår härefter till att meddela specifika uppgifter angående omfattningen och arten af de till Lübeck från Sverige under åren 1895—1897 införda varor och fortsätter därefter:

Naar undtages Kvægindførsel, der siden Slutningen af December 1897 af Hensyn til optraadte Husdyrsygdomme har været forbudt, giver formentlig den nævnte Importliste et nogenlunde korrekt Billede af den svenske Export til Lübeck, saaledes som denne Aar om andet har stillet sig og vilde komme til at stille sig, om intet nyt Moment maatte komme til.

Et saadant vil imidlertid ikke længe lade vente paa sig, i det nemlig, som ovenfor omtalt, tiden nærmer sig mod *Trave-Kanals* Aabning med Udsigt til nye Markeder for nordiske Produkter.

Det nævnte Anlæg, der blev paabegyndt i 1894, skal efter Planen være færdigt til Aabning fra Januar 1900.

En Vandforbindelse mellem Elben og Lübeck er ikke ny. Allerede fra Middelalderen eksisterer den saakaldte Stecknitz-Kanal, der blev anlagt i Aarene 1391—1398, og som forbinder Travefloden med Elben ved Lauenburg. Trafikken ad denne Kanal var i lange Tider efter Datidens Begreber forholdsvis livlig, navnlig befordredes ad denne Vei Lüneburger-Salt i stor Udstrækning til nordligere tyske Steder og til Export over Lübeck. Endnu i Midten af det 16de Aarhundrede passeredes t. Ex. Kanalen af 1100—1200 Ladninger aarligt. Den 98 Kilometer lange Kanal var imidlertid af ringe Bredde og Dybde, saa Baadene i Höiden kunde lastes med 250 Centner, og Kanalen gik i mange skarpe Krumninger, hvorfor den maatte befares med saa stor Langsomhed, at den hele Strækning i Almindelighed ikke kunde tilbagelægges paa kortere Tid end 8—10 Dage, hvilke Omstændigheder efterhaanden ledede til, at Trafikken drog sig bort derfra. I de to sidste Aarhundreder har der vistnok gjentagne Gange været gjort Bestræbelser til Kanalens Udbedring, men den eneste Foranstaltning, der havde kunnet lede til det forønskede Resultat, nemlig en gennemgribende Ombygning, er ikke kommen istand, dels paa Grund af de dermed forbundne store Omkostninger, dels fordi de indre politiske Omstændigheder i Tyskland ikke viste sig gunstige derfor.

Endelig endte de langvarige Forhandlinger med Antagelsen af et fuldkommen forandret Projekt, hvorefter der for det plan-

Elbe—Trave-  
kanalen.

lagte Kanalanlæg blev stukket en ny Linie mellem Lübeck og Lauenburg ved Elben med Benyttelse af Ratzeburger-Sö og Möllner-Sö, samt med nødvendig Vandtilførsel fra den noget østligere liggende Schall-Sö. Den hele Kanal, der er forsynet med 9 Sluser, vil faa en Længde af 67 Kilometer, altsaa 31 Kilometer kortere end den tidligere Stecknitz-Kanal. Den nye Kanal vil kun berøre lübeckskt og preussiskt Omraade.

Da Planen er gennem den nye Kanalforbindelse at skabe Elben en kunstig Munding ved Östersöen, er Anlægget i teknisk Henseende i sin Helhed afpasset efter Elbskibsfarten og de der gaaende Fartöier. De største af disse har for nærværende en Længde af 72—74 Meter og en Bredde af 10,6 Meter; lastede stikker de 1,65 Meter dybt. Disse største Baades Lasteevne er 800 Tons, medens de fleste af de der gaaende Fartöier dog er noget mindre, i Almindelighed med en Lasteevne af 600 Tons. Kanalens Dybde er 2 Meter, dens Bundbredde 22 Meter og dens Vandspeilsbredde 32 Meter.

Anlægsomkostningerne var kalkulerede til ca. 23<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Million Rigsmark, hvoraf Preussen har overtaget <sup>1</sup>/<sub>3</sub> og Lübeck <sup>2</sup>/<sub>3</sub>, efter hvilket Forhold ogsaa Vedligeholdelsesomkostningerne udredes, forsaavidt disse ikke dækkes af de for dens Benyttelse fastsættes tarifmæssige Afgifter.

Den kommercielle Virkning af Elbe—Trave-Kanalens Aabning vil blive, at Lübeck og dermed Norden, særlig Östersölandene, til en Begyndelse vil blive satte i en let og billig Forbindelse for sværere Varer med det hele Elbgebet lige ind i Hjertet af Böhnen og senere — efterhaanden som Kanalforbindelserne udvikles — ogsaa med andre vigtige Dele af Tyskland og Österrige. Varer, som paa Grund af sit, i Forhold til Værdien, store Volum hidtil ikke har kunnet udvexles mellem Sverige og Elbegnene, da de ikke kan bære den høie Jernbanefragt, vil nu finde den billigere Vandvei ad Trave-Kanalens og Elben. Selv den Slags Varer, der hidtil har kunnet finde Transport til enkelte Steder i det indre af Tyskland over Stettin ad Oder og Finow-Kanalens eller over Hamburg og videre ad Elben, vil nu komme frem ulige billigere, da det er beregnet, at Fragten ad den nye Linie mellem Elbgebetet og Östersöen vil stille sig M. 1,50—M. 2,00 billigere pr. Ton end ad de nu eksisterende Vandveje.

Det er altsaa en kommerciel Begivenhed af høi Rang og med særdeles vidtrækkende Konsekvenser, som forestaar ved Trave—Elbkanalens Fuldendelse. Gjennem denne aabnes med en Gang for de svenske Masse-Artikler Elbens Opland, hvilket med denne mægtige Flods övrige forgrenede Vandforbindelser antages at om-

fatte Landsdele med en samlet Befolkning af henved 20 Millioner. Veien vil altsaa ligge aaben, og svensk Foretagsomhed vil visselig vide at erhverve de nye Markeder.

Utsikterna till  
vidgad marknad.

Den svenske Artikel, hvorefter der antages først og fremst at ville blive Efterspørgsel fra de indre Distrikter, er *Jernmalm*. Heraf var Indførselen til Lübeck i år 1897 3667 Tons eller omtrent det dobbelte af Indførselen i 1896. Totalindførselen af svensk Jernmalm i hele Tyskland var som Følge af de tyske Jernværkers betydelige Virksomhed i 1897 stærkt tiltagen, og naar under disse gjenneingaaende gunstige Omstændigheder Indførselen over Lübeck ikke er steget til et større Kvantum end skeet, er Aarsagen at søge i Mangelen paa Smelteovne i Lübecks Opland. Stettin og Neufahrwasser har hidtil været de naturlige Indførsels-havne for denne Masse-Artikel til Schlesien, hvorhos den ogsaa indføres i store Kvanta til det vestlige Tyskland over Rotterdam, men det er klart, at dette Raastof, der spiller en saa betydelig Rolle for den tyske Jern-Industri paa de Steder, hvor det med de nuværende Transportmidler har kunnet række frem, vil blive bestilt i stor Mængde over Lübeck ogsaa til Sachsen og andre sydligere Landsdele, der ved den nye Forbindelse ville faa en billig og bekvem Transport-Linie derfor. Bestemte Udtalelser i saa Henseende er allerede fremkomne til herværende Mellemandlere af Varen fra Fabrikanten i Elbegnene.

*Jernmalm.*

Ogsaa *Stångjern* maa antages i betydelig Mængde at ville faa et Marked ved Elbegnens finere Jern-Industri.

*Stångjern.*

*Andre Mineralier*, som allerede for nærværende tages fra Sverige over Gefle, er de zink-, bly- og sølvholdige Ertser, som anvendes i de offentlige Hytteværker Halsbrücke og Muldenhütte ved Freiberg og i den preussiske Stats Smelteværker i Oberharz til Udvinning af Sølv, Zink og Bly. Transporten heraf er hidtil fornemmelig foregaaet over Hamburg og Stettin med Forbigaaelse af Lübeck, hvorfra Jernbanefragten til Freiberg nemlig nu stiller sig 38 Pfennig dyrere pr. 100 Kilogram end ad Vandforbindelserne fra Stettin. Svensk Kobolt- og Nikkelerts opkjøbes ogsaa allerede nu af Blaafarve-, Emaillifarveværkerne og Nikkelfabrikerne i Sachsen (Schneeberg). Disse Artikler vil selvfølgelig for Fremtiden gaa over Lübeck og Trave-Kanalen. *Svensk Granit* og andre bedre Stenarter, der anvendes til Monumentsokler, Gravsteder, Söiler, Trapper, Bygningsudsmykning m. v., er en særdeles efterspurgt Vare, der utvivlsomt vil finde Markeder med den raskeste Afsætning i Elbdistrikterne. Det samme vil sikkerlig ogsaa blive Tilfældet i en antagelig end højere Grad med svenske Gadestene, der overalt i Nordtyskland, saalangt de kan forsendes med de

*Andra mineralier än järn.*

*Sten.*

närvärende Fragter, i den senere Tid er blevet et uundværligt Materiale. Endvidere kan nævnes Feldspat, der i Sachsens betydelige Lervarefabrikation anvendes til Blanding af Raamaterialet, hvorhos visselig den overveiende Del af de nuværende Import-Artikler i Lübeck vil finde Afsætnings-Markedet i de Egne, som nu vil blive aabnede for svenske Masse-Artikler.

*Trävaror.*

Hvad angaar den svenske *Træløst*, der ankommer til Lübeck og Wismar, saa finder denne sin Vei derover temmelig langt ind i Landet. I 1885 blev Tolden paa hövlet Træløst forhøiet til 3 Mark pr. 100 Kilogram,<sup>1</sup> hvilket ledede til, at der senere hovedsagelig kun er indført uhövlet Vare, som nu undergives videre Forarbeidelse ved de herværende større Etablissementer og forsendes pr. Jernbane til det Indre af Landet. Det svenske Træ møder imidlertid i Elbgebetet Konkurrence med böhmisk, siebenbürgsk og ungarsk Vare. Det svenske Træ er dog det østerrigske i höi Grad overlegent, da det er finere voxet, haardere og mindre kvistet, og foretrækkes saaledes overalt, hvor de to Sorter kommer i Konkurrence, men paa Grund af den ikke ubetydelige Jernbanefragt danner der sig selvfølgelig en Grændse, over hvilken den nordiske Vare ikke kan komme. I Almindelighed kommer det svenske Træ, forsaavidt angaar Elbgebetet, saalangt som til Magdeburg, dog saaledes, at der paa Grund af de konkurrerende Varers ulige Kvalitet naturligt danner sig en Zone, hvor begge Sorter er at erholde, og hvor saaledes det svenske Træ anvendes til Forarbeidelse af almindelige Möbler, Døre og Vinduer, medens den østerrigske Vare alene bruges til Kasser og udvendige Arbejder saasom til Planker og deslige. Under disse Konkurrence-Forholde synes den nye Vandforbindelse utvivlsomt at blive til stor Fordel for den svenske Træløst, der med den billigere Befordring vil kunne trænge længere frem til nye Markeder.

**Import till Sverige.**

Ved Siden af den forudseelige Import af svenske Masse-Artikler til Elbgebetet og de i Vandkommunikation dermed staaende Egne vil det ogsaa være af Interesse, allerede forinden Trafikken aabnes, at gjøre sig bekjendt med disse Landsdeles egne Frembringelser af den Slags Artikler, for hvis Omsætning til fjernere Steder en billig Befordring danner Hovedfundamentet. At erhverve fordelagtige *Afsætningspladse* og at finde nye Kilder for billig *Anskaffelse* af nødvendige Forbrugsartikler giver i national-økonomisk Henseende samme Resultat, og kan begge disse Hensyn saantidigt ske Fyldest ved Benyttelse af en og samme Transportlinie, vil denne vinde i Betydning, efterhaanden som dersteds be-

<sup>1</sup> Toldtariffen 13. d.

nyttede Transportmidler kan faa Beskjæftigelse i begge Retninger og saaledes vil sættes i Stand til at give billigere Fragter.

I Provinsen Sachsen ved Stassfurth findes en sand Rigdom af forskjellige Salte. De derværende Kali-Leier, der skal være af de største i Verden, giver en Aarsproduktion af over 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Million Tons. Disse Kalisubstantser — fornemmelig Kainit og andre beslægtede, let opløselige Salte —, der afgiver et fortrinligt Gjødningsstof, og saaledes er af et overordentlig stort Værd for Landbruget, er særdeles stærkt søgte og forsendes i alle Retninger. De kommer ogsaa delvis til Export over Hamburg og Stettin, men over Lübeck kun i ringe Mængde paa Grund af hidtil manglende billig Transportvei. De til Export bestemte Kvanta gaar dels til Östersöen, dels til England og Frankrige, ja endog til Nordamerika, hvortil der et enkelt Aar af Statistikken sees at være udført 112,000 Tons. Det er sandsynligt, at dette Produkt efter Kanalens Aabning vil blive en Stapel-Artikel i Lübeck, og at det med stor Nytte for det svenske Landbrug, væsentlig for Myrkultur, vil kunne tages herover, hvorved det tillige vil blive en god Returfragt for de hertil ankommende svenske Skibe.

Tysklands aarlige Produktion af Sten- og Kogsalt dreier sig om 1 Million Tons. Heraf konsumeres selvfølgelig den væsentligste Del i Tyskland selv, medens der Aar om andet, efter hvad der opgives, exporteres omtrent 200,000 Tons, fornemmelig kommende fra Provinsen Sachsen, samt for en Del fra Lüneburg, hvoraf omtrent 40,000 Tons gaar til Östersöen og Norge. De nordiske Lande dækker, som bekjendt, hidtil sit betydelige Saltforbrug for den største Del fra Middelhavsløndene,<sup>1</sup> hvorfra skandinaviske Fartøier derved har god Returfragt. Det synes imidlertid adskillig naturligere at tage mere af denne Vare fra den nærmeste Kilde, naar Adgangen dertil bliver aabnet, og det kan formentlig neppe være Tvivl underkastet, at den nye Kanalvei i stor Udstrækning vil blive benyttet til Saltførsel til Norden, efterhaanden som vor Handelsverden bliver bekjendt med Provinsen Sachsens og Lüneburgs store Produktionsevne paa dette Felt. — Ogsaa Provinsen Sachsens chemiske Industri med Soda-, Natron- og Alun-Fabrikation<sup>2</sup> er i denne Forbindelse værd at bemærke.

En fremragende Rolle for Export fra Elbegnene spiller ogsaa Sukker. I Anhalt, Braunschweig og den frugtbare Provins Sachsen,

<sup>1</sup> Sverige indførte i 1897 Kogsalt fra følgende Lande: Tyskland 193,011 Hl., England 98,234 Hl., Portugal 297,388 Hl., Spanien 105,485 Hl., Italien 192,406 Hl. (foruden mindre Kvanta fra andre Lande).

<sup>2</sup> Der indførtes i 1897 i Sverige fra Tyskland 8,288,383 kg. salpetersurt Natron, 7,669,259 kg. andet Natron og 76,389 kg. Alun.



ligesom ogsaa i Böhmen, har Dyrkningen af Roer og den i Forbindelse dermed staaende Sukker-Produktion i de sidste Aartier taget et overordentligt Opsving. Foruden til Tyskland selv gaar det i Elbgebetet producerede Sukker i Export over Hamburg til England, Sydeuropa og endog til Nordamerika. Ogsaa paa Östersjöens Handelspladse finder en Del af denne Vare Afsætning i Export over Stettin. Nogen synderlig Indførsel af raffineret og uraffineret Sukker fra Elbegnene til Sverige vil vel Kanalens Aabning neppe fremkalde, da den høie Told har ophjulpet den indenlandske Produktion og reduceret Indførselen. Af Sirup og Melass sees der imidlertid i 1897 i Sverige at være indført henved 14 Millioner Kg. til en samlet Værdi af 2,659,000 Kr., og muligens vil der for denne Vares Vedkommende kunne drages nogen Fordel af de omhandlede tyske Egners rige Produktion. Af Sukkervarer indførtes i 1897 fra Tyskland til Sverige: 49,374 Kg. raffineret, 124,821 Kg. uraffineret Sukker og 795,320 Kg. Sirup og Melass.

Der kan endvidere nævnes Grönsager fra det hele Elbgebet samt Frugt, der i overordentlig Mængde exporteres fra det frugtrige Böhmen.

De Egne, hvormed Sverige nu vil kunne komme i direkte Handelsforbindelse, producerer og exporterer endnu talrige Raa-produkter, som visselig kan have Interesse for fremtidigt Indkjøb, og hvoraf kan fremhæves:

Humle; (heraf indførte Sverige i 1897 fra Tyskland 523,976 Kg.)

Byg, af hvilken især Saale-Egnens er bekjendt for sin høie Værdi for Bryggeri-Industrien;

Cement;

Brunkul; heraf producerer Böhmen aarlig 12,000,000 Tons, hvoraf der til Tyskland nedad Elben lige til Hamburg udføres 1,500,000—2,000,000 Tons. Hvorvidt Brunkul efter Trave-Kanalens Aabning vil blive en Exportartikel til Sverige, er ikke let paa Forhaand at udtale sig om. Sverige tager nu den aldeles overveiende Del af sine Kul fra England, hvorfra Indførselen i 1897 var 27,300,000 Hl. De böhmiske Brunkul er, som bekjendt, meget billigere end de engelske Stenkul, men har selvfølgelig ogsaa en ringere Varme-Effekt, og Spørgsmaalet om, hvorvidt Sverige med nogen Fordel fremtidigt vil kunne betjene sig af den böhmiske Vare, vil da være afhængigt af, hvorvidt dens Pris i Konkurrencen stiller sig i en gunstig Proportion ligeoverfor Varmeværdien. I saa Henseende kan anføres, at der under normale Forhold for engelsk I:a Steamkul her i Lübeck noteres 13—14

Mark og for böhmiske Brunkul M. 10,50 pr. Ton. Antagelig vil de sidstnævnte blive billigere efter Kanalens Aabning.

Som bekjendt, er der i de senere Aar saavel fra de tyske som fra de østerrigske Statsmyndigheders Side nedlagt stort Arbeide og stor Kapital til Fremme af de *indre Vandforbindelser* til Lettelse af gjensidig Udvexling af tunge og voluminöse Produkter, hvis Nytte uden billige Transportmidler altid vil være begrænset til de Egne, hvor de frembringes, men som ved billige og lette Vandkommunikationer vil faa Interesse i den almindelige Vareudvexling. Flere Floder er ved Regulering gjorte seilbare og ved Kanaler satte i Forbindelse med andre Strømme, ligesom nye storartede Anlæg er projekterede.

Andra nya vatten-  
vägar.

Blandt disse kan nævnes den under Arbeide værende Moldau—Donau-Kanal og den saakaldte Mittelland-Kanal, der vil forbinde Elben ved Wolmirstedt i Nord for Magdeburg over Weser (ved Minden) og Ems med Rhinen (ved Duisburg), og hvis Udførelse formentlig kun er et Tidsspørgsmaal.

Om hvorvidt Moldau—Donau-Kanalen vil faa nogen Nytte for den svenske Export, er det ikke let paa Forhaand at have nogen begrundet Formening, men det synes dog ikke umuligt, at svenske Produkter, om de først har kunnet skaffe sig Markeder langs Trave-Elb-Kanalen—Elben, ogsaa vil kunne fortsætte ad den storartede Linie, der om ikke lang Tid vil danne Forbindelsen til det østerrigske Indland.

Moldau—Donau-  
kanalen.

At imidlertid det andet projekterede Anlæg, nemlig Mittelland-Kanalen, hvilken kommer til at omspænde de mægtige Distrikter Provinsen Sachsen, Hannover, Westphalen og Rhinprovinsen, vil blive af vidtrækkende Betydning for den svenske Export af Træ og Jernmaln, derom synes ikke at kunne herske Tvivl, naar det tages i Betragtning, at Rhinegnene og Westphalen allerede nu i stor Udstrækning forsyner sig med disse Artikler over Rotterdam, hvorfra Varerne finder Vandforbindelse opad Rhinen. Naar de nævnte svenske Varer allerede findes paa de nævnte Markeder, vil Aabningen af den ulige kortere og billigere Vandvei over Lübeck og Kanalerne vestover, saavidt skjønnes, i høi Grad tjene til at forøge Efterspørgselen deraf.

Mittellandkanalen.

Hvad særlig angaar Indførsel til Rhinprovinsen af Jernmaln over Nederlandene, hvori altsaa ogsaa den svenske Transit er indbefattet, saa har denne aarlig udgjort omkring 11,000,000 Deciton. Heraf udgjør vistnok spansk og algiersk Jernmaln den al-

Järnmalm-  
befraktning.

deles overveiende Del, men det antages dog, at mindst 400,000 Deciton deraf har været svensk Vare.

Angaaende de omhandlede Kanalforbindelsers Indflydelse paa den svenske Jernmalms Afsætning i Rhinprovinsen har en af Lübecks betydeligste Importører i offentligt Foredrag udtalt Følgende:

»Elbe—Travekanalen vil da være at betragte som Mittelland-  
 »Kanalens nordøstlige Fortsættelse til Östersöen — den vil jo for-  
 »ene hele det vesttyske Vandforbindelsesnet ud til Östersöen —,  
 »og saaledes vinder Lübeck derigjennem den saa værdifulde di-  
 »rekte Vandvei til Vesttyskland for Import og Export til og fra  
 »Östersölandene. Produkter, som nu for Tiden indføres over neder-  
 »landske Havne fra Östersö-Egnene til Rhinegnene-Westphalen,  
 »bl. A. nordiske Trævarer og svensk Malm, vil senere med For-  
 »del kunne tages over Lübeck. Et Exempel vil kunne belyse  
 »dette. Rhinlandene-Westphalen indfører aarlig via Rotterdam over  
 »1,000,000 Tons spanske, algierske og andre Jern-Ertser, i den  
 »senere Tid ogsaa svenske i betragtelig Mængde. De svenske  
 »Malmleier er, som bekjendt, overordentlig mægtige og af høieste  
 »Jernholdighed, derhos paa sine Steder meget lidet fosforholdige;  
 »deres Udslibning via Rotterdam er dog for kostbar, og der  
 »mangler direkte Returfragter. Derimod lod der sig fra den  
 »svenske Udslibningshavn Oxelösund i Syd for Stockholm med  
 »Lethed indrette en Collierfart til Lübeck; Dampskibene vilde i  
 »denne Trade ikke behøve nogen Returladning, men kunde paa  
 »denne korte Strækning fordelagtigere gaa tilbage i Vandballast i  
 »Lighed med den Maade, hvorpaa Kulfarten er organiseret mellem  
 »Hamburg og den engelske Östkyst. Derigjennem vil en hurtig  
 »og regelmæssig Malm-Indførsel være sikret, hvilket aldrig vil  
 »være at opnaa ad den forholdsvis lange Søvei til Rotterdam.  
 »Antagelig vil Varen, bestilt via Lübeck og Mittelland-Kanalen,  
 »stille sig 1 à 2 Mark billigere pr. Ton end over Rotterdam og  
 »videre ad Rhinen eller pr. Jernbane til Ruhrgebetet, naar med  
 »denne Import over Lübeck tillige Udførsel herover kunde gaa  
 »Haand i Haand.»

Det vilde føre for langt og er for nærværende heller ikke fornødent nærmere at gaa ind paa Detaillerne for den fremtidige Vareudvexling med de tyske og østerrigske Kanalforbindelser, hvis Udførelse visselig ikke længe ville lade vente paa sig. At der, naar Kommunikationen først er tilstede, vil udvikle sig Handel med udstrakte Gebeter, med hvilke en Udvexling af Raastoffe og Masse-Artikler hidtil har været umulig, er vel utvivlsomt, men

det vil dog være nyttigt paa Forhaand at have de nye Forbindelser for Öie til desto hurtigere Udnyttelse deraf.

\* \* \*

Men selv bortset fra de nye Kommunikationer, der vil give Lübeck en ganske ny Stilling i Nord-Europas Vare-Omsætning, turde der dog ogsaa være andre Foranstaltninger, der vilde kunne befordre Udviklingen af Sveriges Indførsel i Tyskland.

Af stor Nytte vilde det visselig i saa Henseende være, om der her paa Pladsen kunde gives Anledning til at se udstillet svenske Export-Artikler, saavel Naturprodukter som Industri-, Husflids- og Kunstgjenstande, og dette saa meget ønskeligere, som Lübeck gjennem de nye Kanalveie om kort Tid vil blive Indførselshavn for videre Forsendelse til vidtforgrene Distrikter.

**Profleger i Lübeck af svenska exportartiklar.**

End virksommere vilde en saadan Foranstaltning tjene til Udbredelse af Kjendskab til svenske Export-Artikler, saafremt der istedetfor et almindeligt Udstillingslokale her oprettedes et virkeligt Varehus med Lagre til Forsælgning af Gjenstande i vedkommende Brancher, helst i Form af saakaldt »Versandhaus».

Lübeck besøges aarlig af mange Fremmede og Turister fra alle Tysklands Egne, hvilke i det her anbefalede Udstillingslokale vilde faa Anledning til at gjøre sig bekendte med de svenske Produkter, saafremt der paa tilstrækkelig Maade maatte blive sørget for Bekjendtgjørelse gjennem Dagblade, ved Opslag paa Jernbaner, Hoteller m. V. Vor Tid fordrer Reklamer, og uden at der i videst mulige Udstrækning blev sørget derfor, vilde Udstillingen have vanskeligt for at udøve den tilsigtede Nyttevirkning.

Men under Forudsætning af tilstrækkelig Bekjendtgørelse i hensigtsmæssig Form maa det ansees for utvivlsomt, at et saadant Varehus, hovedsagelig indrettet for originale svenske Industri-Frembringelser og drevet med Energi, vilde gjøre gode Forretninger. Svensk Smag har her vundet megen Indgang, og svenske Mönstre, fornemmelig i Textilbranchen, er nu meget yndede. Tysklands stigende Velstand gjør Befolkningen stedse mere og mere tilgængelig for fremmede Kunstindustrifrembringelser, især for alt, hvad der er originalt.

En Foranstaltning af temnelig betydelig Rækkevidde, som man her er ifærd med at igangsætte til Ophjælp af Lübecks Industri, turde i denne Forbindelse ogsaa nævnes som indeholdende en Mulighed for deraf at kunne drage Nytte for svensk Foretagssomhed.

**Industriella anläggningar vid Lübeck för bearbetning af svenska varor.**

Efter Initiativ af »Lübeckischer Industrie-Verein» (Præsident: Senator Behn, Sekretær: Dr. F. Siewert) er der af det Offentlige indkjøbt et meget betydeligt Terræn, der strækker sig paa Travens østre Side fra det Kochske Skibsværft til henimod Lade- og Lossestedet Schlutup. Terrænet tænkes i sin Helhed anvendt til industrielle Anlæg og vil blive udstykket og solgt uden lukrative Hensyn for det Offentlige, hvis udelukkende Hensigt med Foranstaltningen det er at skabe en Industri-Forstad med tilhørende bekvemme Lossepladse for ankommende Raamaterialier og for Kul, samt med Ladepladse for derfra afgaaende Fabrikater. Terrænet, der er beliggende langs en Krumning af Floden, har en meget betydelig naturlig Strandlinje, der endnu vil blive forøget ved to Indsnit fra Trave-Floden, det ene for søgaaende Fartøier og det andet for Kanal-Lastebaade. Til Pladsen vil blive lagt Jernbanespor med en egen Rangerstation. Det Offentlige vil derhos levere alt færdigt med anlagte Gader, Vandledning, Gas og muligens Elektricitetsværk. Alle Parceller vil komme til at støde til Floden og saaledes faa Adgang til direkte Losning og Lastning. I Midten af det hele Terræn vil der blive bygget Arbejderboliger. Der er allerede nu Adgang til at erholde Parceller for industrielle Anlæg til moderate Priser (efter Omstændighederne antagelig 3—5 Mark pr. □ Meter).<sup>1</sup>

Efter modtagen Underhaandsmeddelelse er der al Grund til at antage, at de omhandlede Parceller vil blive afgivne til Fremmede paa samme Vilkaar som til tyske Undersaatter, og det turde derfor muligens i disse Tider, da Beskyttelsestold mere og mere vanskeliggjør de forskellige Industrifrembringelsers Udførsel til fremmede Lande, og ikke mindst til Tyskland, være Overveielse værd, hvorvidt det ikke kunde være paa rette Sted her at benytte Anledningen til at hidføre svensk Kapital og svenskt Arbeide til Bearbejdelse *hersteds* af svensk Raamateriale. Stedet ligger nær, Forholdene, der har megen Lighed med Hjemlandets, er ikke vanskelige at lære at kjende, og övet Arbeidsstok hjemmefra vilde være let at erhverve.

Blandt industrielle Foretagender, som her kunde tænkes med Fordel igangsatte for svensk Kapital, med svensk Raamateriale og med svenske Arbeidere, kan exempelvis nævnes Smelteovne med Jernstøberi, Hesteskosömfabrik, Stensliberier for Bearbejdelse af

<sup>1</sup> Herved er der nærmest havt for Öie de mest centralt beliggende Grundstykker, eller det eventuelle egentlige Fabrikskvarter; Grundstykker, beliggende længere udover Travefloden, antages — efter hvad der anföres — at kunne erholdes adskilligt billigere.

svensk Granit og andre Stenarter,<sup>1</sup> Høvlerier, Fabriker til Forarbeidelse af billigere Möbler, Døre, Vinduer og andre Bygningsdele,<sup>2</sup> Tændstik-Industri, Papir-, Glasfabrikation, Destillation af Punsch m. V.

Det ligger nær at antage, at svenske Industriforetagender hersteds, drevne med Indsigt og Erfaring, vilde give gode Resultater, specielt efter den snart forestaaende Aabning af Travekanalen, der vilde give vedkommende Fabriker den letteste Transportforbindelse for deres Produkter til et stort og forbrugsdygtigt Indland. Gjennem Regulering af Elbens øvre Del vil de største Lastebaade allerede om 3 Aar kunne naa helt op til Prag, hvorhen forøvrigt allerede nu mindre Fartøier kan komme op. Ad Travekanalen—Elben—Plauerkanalen—Havel vilde herværende Fabriker kunne sende sine Varer Vandveien til Berlin og derfra videre ad Friedrich Wilhelm-Kanalen til Oderoplandet lige til Breslau. For Stensliberiprodukter vilde der i Hamburg og Altona have et villigt Marked med Vandvei over Lauenburg og Elben helt frem.

Efter at have fremholdt forskjellige herværende Forholde, hvoraf svensk Foretagsomhed antages at maatte kunne drage adskillig Fordel, saafremt det rette Øieblik ikke lades ubenyttet, undlader man ikke tillige at fæste Opmærksomheden paa Ønskeligheden af tvende Foranstaltninger, der formodes at kunne støtte og fremme eventuelle Bestræbelser i den omhandlede Retning.

Erhvervelse af nye udenlandske Markeder støder ofte paa Vanskeligheder, selv om de synes at være ganske naturlige Af sætningspladse for vedkommende Vareslag, og særlig viser det sig i de fleste Tilfælde til en Begyndelse nødvendig at foretage omfattende Undersøgelser samt at gjøre en Række Reklamer, som tidt kan være ganske besværlige og ikke sjelden saa kostbare, at de vil falde generende for den enkelte Exportør, der natur-

Reklamer.

<sup>1</sup> Planer angaaende Anlæg hersteds af Stensliberier med svenskt Raamateriale vides allerede nu at være under Drøftelse inden Industri-Foreningen. Saadanne Anlægs Produkter antages her at ville faa et stort Marked i det Indre af Tyskland efter Kanalens Aabning.

<sup>2</sup> Efter hvad der antages inden meningsberettigede kommercielle Kredse saavel her paa Pladsen som paa andre Steder, er der med stor Sandsynlighed at forudse en ikke ubetydelig Toldforhöielse for Trævare-Fabriker, saasom Døre, Vinduer, Trapper, Geländere m. v. Den tyske Rigsregjering skal efter Forlydende være beskjæftiget med en indgaaende Revision af Toldtariffen, og der skal fra indflydelsesrige Kredse være indkommet Forestillinger i nævnte Retning. Tidspunktet synes derfor at være inde til herstedes at anlægge svenske Fabriker for Trævarer.

ligen maa sörga för att holde disse Udgifter i passende Forhold til paaregnetlig Fortjeneste. Til Undgaaelse af Hindringer af denne Art er i høi Grad at anbefale *Association* mellem Handlende og Industridrivende, der er interesserede i de nye Markeders Erhvervelse. En saadan Fællesoptræden vil gjøre Udgifterne mindre mærkbare for den Enkelte, ligesom de forenede Bestræbelser vil give Foretagendet større Kraft og sikre det et heldigt Udfald.

Undersökningar  
på afsättnings-  
orten.

Ligesaa turde man henlede Opmærksomheden paa, hvorvidt det ikke vilde være en gavnlig Foranstaltning i et Tilfælde som dette, hvor man staar foran en snarlig Aabning af Trafiklinier, der synes at give svenske Naturprodukter og Industrifrembringelser en nærliggende Adgang til betydelige Markeder i velstaaende og forbrugsdygtige Egne, for det Offentliges Regning at udsende en med kommercielle og industrielle Indsigter udrustet Person for paa Forhaand at studere Forholdene i vedkommende Egne med det Maal for Öie at gjøre Hjemlandets Forretningsverden bekendt med de gjorte Erfaringer samt give Raad med Hensyn til den hensigtsmæssigste Maade, hvorpaa Markederne antages at kunne exploiteres for svensk Handel og Industri.

---

# Storbritannien och Irland.

## Handel:

<i>Export</i> från Sverige 1875: 107,4 mill. kr.		<i>Hufvudvaror</i> 1875: trävaror, spanmål, järn och stål.
1897: 150,0	» »	1897: trävaror, smör, oarbetadt järn och stål, papper.
<i>Import</i> till Sverige 1875: 86,8	» »	<i>Hufvudvaror</i> 1875: stenkol, metaller, väfnader, maskiner, kaffe.
1897: 114,7	» »	1897: stenkol, metaller, ylle och bomullsvaror, maskiner, hudar.

## Sjöfart:

Fartyg afgångna från Sverige 1875: 3,704	om	1,040,202 ton.
1897: 3,858	»	2,109,731 »
» ankomna till Sverige 1875: 2,915	»	861,123 »
1897: 3,475	»	2,090,492 »

## Myndigheter för handel och sjöfart:

*Foreign Office.*

*Handelsattachéer.*

*The Board of Trade:*

*Commercial Department:*

*The Commercial Intelligence Branch.*

*Commercial agents.*

*Chambers of Commerce* (några utrikes).

*Imperial Institute.*

*Meddelare:* Svenske och norske *t. f. generalkonsuln i London J. W. Tornöe.*

» » » *vice konsuln i Liverpool H. Ehrenborg.*

» » » *t. f. konsuln i Leith C. M. Fallenius.*





# Storbritannien och Irland.

## I.

### Åtgärder i Storbritannien och Irland till sjöfartens och utrikes handelns främjande.

Dåvarande t. f. generalkonsuln i London, konsuln i Leith J. W. Tornöe har afgifvit hufvudberättelsen för Storbritannien och Irland i skrifvelse den 1 februari 1899.

#### A. Sjöfarten.

Man kan hvad *Skibsfarten* angaar formentlig kun kunne paa-  
vise et Faatal af Love emanerede udelukkende til dens Fremme.  
Af det i Storbritannien og Irland fremherskende Frihandelsprincip  
er det en naturlig Følge, at saa meget som muligt overlades til  
det private Initiativ.

En Foranstaltning, der er meget benyttet og som udentvivel  
har havt ikke liden Indvirkning paa den britiske Skibsfarts Ud-  
vikling er den lovlige Adgang til at optage *Laan mod Pant i*  
*Skib*. Loven herom er dateret 25 August 1894 og indtaget i  
The Merchant Shipping Acts, men er ordlydende Gjentagelse af  
samme Lov indtaget i den tidligere Shippings Acts af 1854. Det  
har ikke været muligt at tilveiebringe statistiske Oplysninger an-  
gaaende i hvilken Udstrækning Pantelaan i Skib har været an-  
vendt; det angives imidlertid at saadanne Laan har været i  
stigende.<sup>1</sup>

**Inteckning i  
fartyg.**

En anden Faktor tjenende til den britiske Skibsfarts Fremme  
er de stadigt forøgede *Subsidier*, som af Regjeringen tilstaaes  
vigtigere Dampskibslinier, rigtignok altid under Navn af Godt-  
gjørelse for Postens Førelse, men er det utvivlsomt, at de Bidrag  
der ydes i sig indeholder en pecuniær Støtte til vedkommende  
Linies Underhold, hvilket viser sig nærmest deri, at den Godt-  
gjørelse for Postens Førelse, der tilstaaes under en Dampskibs-

**Subventioner.**

<sup>1</sup> Jfr Handels- og sjöfartskomiténs betänkande III. Inteckning i fartyg,  
s. 53—55.

## BRITANNIEN

och IRLAND. linies Begyndelse, lidt efter lidt formindskes efterhaanden som Linien oparbejdes og i Tilfælde tilsidst ophører, idet der dog altid gives Godtgjørelse for den aktuelle Postføring.

Skeppsbyggnads- Den britiske Regjering tilstaar endvidere *Premier for Byg-*  
premier. *ning af store Dampskibe*, som i Tilfælde kan anvendes til Hjelpe-  
krigsskibe.

Kommersiella Den engelske Regjering udsender ogsaa *commercielle Atta-*  
attachéer. *chээр*, hvis Opgave det er at observere og rapportere angaaende  
enhver Omstændighed og ethvert Forhold, som kan tjene til  
Nytte for den britiske Rederibedrift.

Sjöfartslagstift- Angaaende *The Merchant Shipping Acts*, hvis Indhold dog  
ningen. for største Delen kun indirekte kan siges at berøre Udviklingen  
af den britiske Søfart, men snarere tilsigter at sikre Liv og  
Eiendom, samt forebygge Misbrug, tillader man sig at bemærke:

*Historik.* Aaret 1853 var et Mærkeaar i Historien om den britiske  
Skibsfartslovgivning, og da blev den sidste Rest af de gamle  
Sölove ophævede. *The Merchant Shipping Acts* af 1854 (548  
Sectioner) forandrede tidligere Bestemmelser og samlede under et  
de gjældende Love. Board of Trades Virkefelt blev bestemt,  
Skipper- og Styrmands-Examiner og Certificater reguleredes,  
ligesaa Fremgangsmaaden ved Undersøgelse i Tilfælde af Fartöis  
Forlis eller Stranding. Forbedringer udførtes med Hensyn til  
Maaden, hvorpaa Indkrævning af Hyrebelöb foregik, desuden an-  
gaaende Disciplinen ombord.

I Tidsrummet 1855—1889 emanerede flere Love angaaende  
tilstrækkeligt Mandskab paa Emigrantskibe, og i 1856 erholdt  
Board of Trade Bemyndigelse at etablere Sömandssparebanker.

I 1861 og 1867 blev flere Lokalafigifter paa Skibsfarten af-  
skaffede.

Love af 1864, 1871 og 1874 regulerede Pröve af Kjøttinger.

Reglerne om Skippere- og Styrmands-Examiner og Certificater  
udstraktes til ogsaa at gjælde Maskinister ved Lov af 1862 (78  
Sectioner).

Denne Lov omfatter ogsaa Reglerne for Forhindring af Sam-  
menstöd tilsös, der igjen er Grundlaget for de nu gjældende inter-  
nationale Regler. Endvidere begrændsedes Rederiets Forpligtelse  
til £ 8 pr Ton for Tab af Fartöi og for Tab af Liv til £ 15 pr Ton.

Ved denne Tid udfærdigedes Signalsystemet, der senere er  
bleven internationalt.

I de nærmest fölgende Aar udkom Bestemmelser angaaende  
Beskyttelse af Sömands Liv og Lemmer.

Acten af 1867 paalagde Inspection af Medicinkister, bestemte  
Forholdsregler mod Skjörbug og lagde Lægeudgifter der hidrörte fra

Rederiets Forsømmelse over paa dette. Mandskabernes Beboelsesleiligheder ombord blev regulerede og undergivet Inspection.

Lovene af 1871, 1873, 1875 og 1876 omhandler Fartöiers Usødygtighed. Lov af 1871 bestemte, at en Skala fæstes paa For- og Agterstavnen af ethvert Skib, udvisende dets Dybgaende, gav Bestemmelser om Besigtelse af Fartöier, der af Sömænd — under Tiltale for Römning — angaves at være usødygtige, og stemplede det som en Forbrydelse at sende et usødygtigt Skib tilsøs. Lov af 1873 gav Board of Trade Myndighed at forbyde Afseiling af et Fartöi, der var mistænkt. I 1875 udvidedes Rederiets Ansvar i Tilfælde af Usødygtighed til ogsaa at gjælde Skibsföreren, og bestemtes det endvidere, at enhver Hyrekontrakt skulde indeholde en Clausul om Vedkommendes Forpligtelse til saavidt muligt at sikre Skibets Södygtighed. I denne Henseende gav Loven af 1875 (45 Sectioner) föröget Myndighed til Board of Trades Besigtelsesmænd. Samme Lov indeholdt Regler om Lastelinie og Undersögelsesförhör i Havaritilfælde.

I 1880 publiceredes Lov om Sömänds Befarenhedsgrader. För at blive Fuldbefaren (A. B.) maa en Sömänd have gjort Tjeneste i 4 Aar »before the mast». Betingede Hyreforskud afskaffedes. Den saakaldte »Crimping» udryddedes ved at det blev forbudt for Uvedkommende at komme ombord i et Fartöi ved dets Ankomst i Havn. Endvidere afskaffedes Fængselsstraf for Römning eller Fraværelse uden Tilladelse. Denne Lov gav ogsaa Regler til Forhindring af Omkastning af Kornladninger.

I 1880 udkom en Lov om Redningsapparater ombord i Fartöier og det fölgende Aar en Lov om Fartöiers Maaling. Nu blev der atter givet Tilladelse til Anvendelse af betingede Hyreforskud, men blot för 1 Maanedes Hyre.

I 1890 bestemtes at ethvert Skib skal være forsynet med Lastelinie-Märke, og i 1892 indförtes Inspection af Provianten ombord i Skibe bestemte paa Langreiser.

Efter Shippingacten af 1894 er udkommet: i 1897 Lov om Tilbageholdelse af Skib paa Grund af faatalligt Mandskab, i 1898 Lov, der udstrakte Rederiets Ansvar til at gjælde ogsaa under den Tid, der forlöp efterat Fartöiet var gaet af Stabelen og indtil dets Registrering. Endelig emanerede en Lov at »The Mercantile Marine Fund» skulde herefter kaldes »The General Lighthouse Fund», samt at Betaling (bestemt af Board of Trade med Finantsdepartementets Approbation) skulde ydes til Eiere af Fartöier, der havde ombord Gutter som kunde anvendes i Flaadereserven.

Foruden disse Aars Lovgivning foreligger der endvidere *Udtalelser og Betænkninger fra forskjellige Kommissioner og Ko-*

## BRITANNIEN

## och IRLAND.

*miteer*, der har været tilsatte for at undersøge og udrede Forholde henhørende under Handelsmarinen, og de vigtigste af disse er:

Endelig Rapport fra den Kongelige Kommission angaaende Usødygtighed 1874;

Lastelinie Komiteens Rapport 1885;

Kongelig Kommissions Rapport angaaende Tab af Menneskeliv paa Søen 1887;

Board of Trades Rapport angaaende Baade, Rafts og Livredningsapparater 1887;

Rapport angaaende Livbjergning tilsøs 1887;

Rapport angaaende Fartöiers Bemanding 1896.

## B. Utrikes handel.

Til Lösning af Spørgsmaalet om hvorledes man bedst kan udvikle og forøge vor *Handel med Udlandet* kan det Offentlige kun yde begrændset Assistance. At søge Kunder, skaffe Varer, som Kunderne vil kjøbe, finde nye Markeder og bedre Forhandlingsmaader er Individets Sag. Staten kan blot opmuntre og delvis træde hjælpende til.

Hvad angaar de Foranstaltninger og Forföininger, der er trufne til Fremme af Storbritannien og Irlands Handel med Udlandet, afgiver Lovgivningen meget liden Veiledning.

**Kolonier.** Fra de tidligste Tider var utvivlsomt de mest virksomme Midler til den britiske Handels Udvidelse Erhvervelse af *Kolonier*. Derved har Hjemlandene havt et rigeligt Afløb for sine Exportartikler og det under Vilkaar, som det mer eller mindre selv kunde bestemme. Desuden har England altid havt ikke alene Villien men ogsaa Evnen til at beskytte en engang erhvervet

**Handelstraktater.** Fordel paa Handelsomraadet. Afsluttelse af *Handelstraktater* paa gunstigst mulige Vilkaar har i Storbritannien været meget benyttet som kraftige Foranstaltninger til Handelens Fremme, og i Forbindelse dermed har der været holdt vaagent Öie med Hensyn til Vedkommendes nöiaktige Opfyldelse af saadanne Traktaters enkelte Punkter.

**Konsulerna och handeln.**

*Konsulaterne* har ved alle forekommende Auledninger været fuldt ut benyttet i Handelens Interesse og Tjeneste. Konsulaterne formodes til enhver Tid at staa til Tjeneste med mundtlige saavel som skriftlige Meddelelser og Oplysninger, som britiske Undersaatter maatte ønske, samt at være istand til at afgive naarsomhelst de mest upartiske og nöiagtigst mulige Oplysninger om allerede etablerede Forretninger, Oprettelse af nye Handelshuse,

Industriens Udvikling o. s. v., i det Hele taget at være behjælpelige i enhver Henseende med Undtagelse af Forretningens faktiske Istandbringelse eller Udførelse. De har til alle Tider at indsende Rapporter til Regjeringen om kort sagt enhver Sag eller Omstændighed inden Konsulatdistriktet, hvilket muligens kunde streife ind på Handelens Omraade. At saadanne Indberetninger derefter publiceres inden kortest mulig Tid, har altid været anset af største Vigtighed.

Udsendelse af *commercielle attachéer* finder ogsaa Sted. De ansættes ved de britiske Gesandtskaber. Deres Virksomhed omfatter ogsaa politiske Forholde. De aflønnes meget høit og indeha en noksaa selvstændig Stilling; de kan vistnok ikke sættes i Klasse med de Tjenestemand, som man i Almindelighed tænker paa, naar Udtrykket »Commercielle Attachéer» benyttes.

Kommerciella  
attachéer.

Board of Trade publicerer en *Handelsavis*, som indeholder ikke alene Meddelelser vedrørende Handelslovgivningen, men desuden behandler Forretningsvæsenet i sin Almindelighed i Udlandet. Den meddeler omstændelige statistiske Oplysninger og omfatter endvidere Rapporter af Handelsinteresse fra de britiske Gesandtskaber og Konsulater.

Publikationer.

Saakaldte »*Chambers of Commerce*» findes i Storbritannien og Irland i de fleste vigtige Forretningsbyer. De ere Associationer, hvis Medlemmer ere Kjøbmænd og Fabrikanter samt Industridrivende i sin Almindelighed. Der discuteses alle commercielle og industrielle Spørgsmaal, som maatte opstaa, og i mange Tilfælde lægges der Spiren til talrige vigtige Sager, som tilsidst finde sin Afgjørelse eller Afslutning i Parlamentet. De endvidere paataler og gjør Offentligheden opmærksom paa Misbrug af gjældende Regler f. Ex. ved Kontraktformularer, Certepartier etc. Regjeringens Opmærksomhed henledes paa Omstændigheder, der maatte true Handelens Interesser. Der er ogsaa Tilfælde, at »The Chambers of Commerce» har fungeret i Voldgiftssager.

Handelskamrar.

\* \* \*

Vid t. f. generalkonsulns skrifvelse var fogad berättelse för 1897 från The London Chamber of Commerce. Ur denna berättelse inhämtas att, på föranstaltande af handelskammaren i London och Commercial Department i Foreign Office, 1896 tillsatts en komité med, uppdrag att efter utredning afgifva betänkande angående gällande bestämmelser beträffande *den britiska konsulstjänsten*, och i komiténs efter omfattande undersökningar

Önskemål i af-  
seende å det bri-  
tiska konsulat-  
väsendet.

och sakkunnigas hörande i mars 1897 afgifna betänkande uppställas åtskilliga önskemål i ämnet. Af dessa röra de första konsulernas ålder och nationalitet, hvarefter behandlas:

*Kunskapsprof.* Pröfning af kandidater för konsultjänst bör omfatta praktisk kändedom om utrikes sjöfart samt handels- och tullstatistik. Det förordas äfven, att Foreign Office må taga under öfvervägande den omständighet, att en sökande genomgått den högre kommersiella examen vid Londons handelskammare eller annan liknande anstalt.

*Kompetensvillkor.* Konsulerna böra fullständigt känna språket i det land, där de anställas. De böra hafva kommersiell erfarenhet från ett britiskt affärshus, och egenskapen af affärsmän bör gifva dem, som besitta denna kvalifikation, företräde framför dem, som icke äga en sådan förutsättning. De böra om möjligt hafva varit boende i det land, där de anställas.

*Konsulernas ämbetsplikter.* Konsulerna böra telegrafiskt meddela hvarje underrättelse af framstående vikt. Sådan underrättelse skall ställas till pressens samt de särskilda handelskamrarnas och andra liknande korporationers förfogande. Konsulerna böra meddela underrättelse om de svårigheter, för hvilka exportörer utsättas från olika tullförvaltningar, beträffande böter och andra ansvarsbestämmelser till följd af oriktig angifning af varor. De böra intervensera till förmån för britiska köpmän i fall af ogymsam behandling till följd af fel från tjänstemän m. m. Konsulerna böra förvissa sig om, hvilka varor som komma från främmande länder till de orter, där de äro anställda, och böra sända profver af sadana varor till ledning för britiska industriidkare och köpmän. Då en konsul befinner sig i hemlandet, bör han, om så fordras, besöka de orter, hvilkas industri nära svarar mot den i det distrikt, där konsulen är anställd, och han skall stå i beröring med de ledande köpmännen och handelskamrarna i hemlandet för att sätta dem i stånd att förvissa sig om, hvilket slags underrättelse kan vara den nyttigaste. Konsulerna tillställas ett formulär, innehållande klassifikation af olika industrigrenar. Detta bör ifyllt insändas för hvarje kvartal tillika med en kort berättelse, där så ske kan, öfver hvarje verksamhetsgren. Klassificeringen bör vara densamma, som gäller för internationella utställningar.

*Berättelser.* Tillgodogörandet af konsulernas berättelser angående handeln bör i hög grad utsträckas. Berättelserna förlora i värde genom dröjsmål i offentliggörandet. Särskilda berättelser öfver särskilda affärgrenar i olika länder skola, om möjligt hvarje kvartal, utgifvas med minsta möjliga dröjsmål. Konsulerna

böra omedelbart till handelskamrarna inberätta alla förändringar eller förslag till förändringar i tulltarifferna, bestämmelser rörande handelsresande m. m. Utdrag af konsulsberättelserna böra sändas till de ledande industriidkarne i landet. Berättelserna böra utarbetas af sakkunniga, som af konsulerna för ändamålet anlitas. De böra vara så fullständiga som möjligt, gifva full underrättelse om det intrång, som sker på britisk handel, och vara kortfattade. Statistiska uppgifter anses viktiga.

*Ersättning.* Konsulerna böra aflönas så att de äro fullständigt oberoende af annan sysselsättning; så att de kunna betala utgifterna för biträde af sakkunniga och i allmänhet intaga en ställning, som gifver dem tillträde till de personer och myndigheter, med hvilka de kunna komma i beröring vid uppfyllande af sina åligganden. Antalet af lönade konsulter bör ökas och af olönade minskas så mycket som möjligt.

*Transport från konsuls- till diplomatisk tjänst* och vice versa bör underlättas.

Vidare uttalar sig komitén om förhållandet mellan Foreign Office och Board of Trade, m. m.

1898 har äfven en komité afgifvit betänkande i afseende å *det kommersiella informationsväsendet (Dissemination of Commercial Information and the Collection and Exhibition of Patterns and Samples.)* Komitén föreslog inrättande af en »*Commercial Intelligence Office*», hvilken sedermera kommit till stånd. För betänkandet redogöres närmare i den af handels- och sjöfartskomitens sekreterare afgifna särskilda berättelse angående anstalter för utrikes handelns främjande.

Kommersiell in-  
formationsbyrå.

## II.

**Åtgärder, som borde i Sverige vidtagas för höjande af sjöfarten och handeln mellan Sverige och Storbritannien och Irland.**

### A. Sjöfarten.

For Sverige er Skibsfarten en af de naturligste Erhvervs-*T. f. generalkonsul*  
kilder. Landet har en vid kyststrækning, tilstrækkelig Forsy-  
ning af Skibsbygningsmateriel, samt billig Arbeidskraft. Rederi-  
bedriften maa i væsentlig Grad kunne udvides og forbedres.  
*Tornöes åsikt.*



och IRLAND. Aarsagerne til at denne Bedrift alligevel for Nærværende ikke staaer synderlig høit turde være mangeartede; dels at Kapitalerne har været fordelagtig engageret i andre Retninger, f. Ex. Fabrikdrift, Udnyttelse af Landets mægtige Hjelpekilder, Agerbruget, Skovene og Mineralierne, dels ogsaa deri at Skibsrederi har maaske stillet sig som en mere resikabel Kapitalanvendelse, samt at Rederne ikke i tilstrækkelig Grad har gjort sig saa bekjendt med Bedriftens alle Detailler, at enhver Fordel deraf kan indhøstes.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om hvilke Forføininger der i Sverige bör træffes til Forbedring af Skibsfarten, stiller det sig unægtelig først for Tanken, at denne Bedrift overlades bedst til sin egen naturlige Udvikling. Ved saakaldte kunstige Midler at ophjælpe en Industri, f. Ex. ved *premier*, det være nu for Skibes Vedkommende en Sum Penge for hvert nybygget Fartøi eller for opseilet Distance og deslige, vindes vel neppe i Almindelighed meget i national Henseende, medens vistnok et Faatal Personer kan have store Fordele deraf. Det samme turde gjælde ved Foranstaltninger som at eftergive Toldafgifter for Materialier, der bevislig er benyttet eller benyttes til en Industri.

Der er ingen tvivl om at Vareomsætningen Landene imellem stedse tiltager og at dertil udkræves mere og mere Skibsrum. For at høste størst mulig Fordel heraf maa man saaledes beregne og arrangere de forskjellige Faktorer, der tjener til Rederibedriftens Betalbarhed, at man bliver istand til at udbyde Skibene til saadanne Fragtsatser, der af Markedet bestemmes. I den

Modern materiel. Anledning bör anskaffes *Dampskibe af nyeste Konstruktion*, forsynet med de seneste Forbedringer saavel i Retning af Kulbesparing som ellers i alt hvad der kan befordre Ekonomien ombord. Erfaring synes at have vist at større Skibe lønner sig bedst, og er det klart, at et Dampskib af 3,000 Tons dødvægt kan drives med betydelig mindre Totaludgifter end 3 Skibe af 1,000 Tons Dødvægt hver, i hvilken Forbindelse det dog bör bemærkes, at et større Fartøi ikke gennemsnitlig kan paaregne

Sammanslutning mellan redare. saa høi Bruttofragt som et mindre. Med stor Fordel vil Skibsrederi kunne drives ved *Aktieselskaber*, der raader over et større Antal Fartøier, hvorved ogsaa et større Antal Personer kan blive delagtig. Assuranceomkostninger vil da ikke i ringe Grad kunne formindskes derved at ingen Premier udbetales til Söassurance-selskaberne, medens der oplægges et Assurancefond til Dækkelse af mulige indtræffende Skader eller Tab. Til Bestyrere af saadanne Aktieselskaber bör antages Mænd, der er fuldt bekjendte med Skibsfarten i alle dens mindste Detailler. Det er ogsaa selvsagt, at Rederibedriftens større eller mindre Held afhænger

for en stor Del af Skibsførernes Duelighed og Sparsommelighed samt Paaseen af Rederiets Fordel i enhver Henseende.

Det har været anført, at i Tilfælde af *Retstvist* mellem en Befragter og en svensk Skibsreder, Afgjørelsen af saadan i Sverige tager en uforholdsviis lang Tid, en Omstændighed, der antages at virke imod svenske Interesser. For ialfald delvis at raade Bod herpaa turde det være hensigtsmæssigt at etablere *Voldgiftsdomstole* for hvilke selv de mindre Tvistesager kunde blive forelagte til Afgjørelse.

Lagskipningen  
för långsam.

Skiljedomstolar.

En Forföining, hvormed Skibsfarten kunde ophjælpes, turde være, at de svenske Exportører ved Kontraktafslutninger stipulerer at Varernes Forsendelse sker i *svenske Fartöier*, en Fremgangsmaade, der i Finland anvendes med Fordel.

Export i svenska  
fartyg.

Som bekjendt har den svenske Skibsfart i de seneste Aar taget et betydeligt Opsving, og Fremgangen vedvarer fremdeles i fuldt Maal. Et Spørgsmaal turde det derfor være om det under saadanne Omstændigheder ikke ialfald for Tiden fra det Offentliges Side vilde være bedst at lade Udviklingen foregaa uden nogen Formidling, som allerede oven berört. Staten burde nöie vaage over at Skibsfartens Udvikling ikke vanskeliggjøres ved *Afgifter og Paalæg* udenfor hvad der stiller sig som absolut nödvendigt og hvad Rederibedriften har Nytte og Fordel af.

Sjöfartsafgifter.

Et andet Forhold værdt at have Opmærksomheden henvendt paa tör være, at Loven burde sætte en Grændse for *hvor stor Del af et svensk Fartöi kunne eies af Udlændinge*. Det er ikke saa sjelden, at Fartöier under svensk Flag med svensk Förer og svensk Besætning kun for en ubetydelig Del eies af svenske Undersaatter, saaledes at Udlændingen höster den störste del af Udbyttet.

Utländingars  
andel i svenska  
fartyg.

## B. Handeln.

En virksom Foranstaltning til Fremme af Sveriges Handel med Udlandet vil udentviivl en udvidet Anvendelse af *Handelsagenter* være; Reisende der er fuldt bekjendt med Tilvirkning, Priser etc. af de Vareartikler han har at gjöre med og mægtig det eller de Sprog, der udfordres. Det kan ikke fra nogen Side möde Modsigelse, at Udsendelse af Handelsreisende, fuldt kvalificerede, er den væsentligste Aarsag til Tysklands store Fremgang paa Verdensmarkedet. Saadanne Handelsreisende maa besøge Landet allesteder, selv de mindre betydelige, og være forsynede med Prøver af de Varer de har tilsalgs. De vil da ogsaa være

T. f. generalkonsul  
Tornöes åsikt  
Handelsagenter.

## BRITANNIEN

och IRLAND. istand til at studere Publikums Smag baade hvad angaar Varens Beskaffenhed, Form for Production, Pakning o. s. v.

**Profflager.** I Sammenhang hermed bör saavidt muligt oprettes *Prövelagere* ikke alene i de fornemste Byer i Hjemlandet, men tillige i Storbritanniens hovedbyer, och maatte saadanne blive at underholde ved Statsmidler, forsaavidt ikke Tilslutningen fra Publikum blev tilstrækkelig nok til Bestridelse af Udgifterne.

**Faste ångbåtslinier.** Endvidere har Erfaring gjentagende vist at Oprettelse af *faste Dampskibsforbindelser* er en mægtig Støtte til Fremme af Vareudbyttet Landene imellem. Regelmæssig Afgang og Ankomst fra og til de forskjellige Steder er af yderste Vigtighed, da der ved Varemottageren kan nöiagtig beregne Godsets Ankomst och træffe sine Dispositioner. Oprettelse eller Istandbringelse af saadanne regulære Dampskibslinier vil dog ofte i Begyndelsen tiltrænge *Tilskud af Statsmidler*, der til saadanne Öiemed vistnok i de fleste Tilfælde for andre Landes Vedkommende har vist sig at være vel anvendte.

**Subventioner.** Udsendelse til fjernere beliggende Lande af *Stipendiater* for at indberette om Forholdene maa anses som en nyttig Forföining, da derved Forretningsmændene hjemme faar Anledning til at erholde upartiske Meddelelser om Forholdene og om Betingelserne for de enkelte Varers Export.

**Konsulerna och handeln.** Fra *Konsulaterne* vil kunne udrettes meget till Fremme af Hjemlandets Handelsinteresser, specielt med Hensyn til Export, ved at der indsendes hyppige Indberetninger om mercantile Forholde. I de nærmest liggende Lande i Europa vil vel den energiske Kjöbmand være inden ganske kort tid bekjendt med enhver ny Anledning til Udvidelse af etablerede Markeder eller Aabning af nye, men fra oversöiske Lande vil Konsulatberetninger kunne gjöre stor Nytte.

**Handelsundersvisningen.** Sluttelig henledes Opmerksomheden paa Vigtigheden af at der drages Omsorg for en kyndig ledet Uddannelse af Skoleungdommen i passende udstyrede *Handelsskoler*, samt derpaa at de unge Mænd efter Skoletiden opholder sig nogen Tid i Udlandet for at lære de forskjellige Forretningsmetoder og studere fremmede Sprog, der mere og mere fremstiller sig som en Nödvendighed.

*Liverpool.*

Vicekonsuln i Liverpool H. Ehrenborg har till besvarande af frågan, om hvilka åtgärder böra i Sverige företrädesvis ifrågakomma att vidtagas för att höja såväl sjöfarten med svenska fartyg mellan Sverige och Storbritannien och Irland som handeln mellan dessa länder, i yttrande af den 14 november 1898 anført följande:

## A. Sjöfarten.

Det är synnerligen märkligt, att Sveriges export och import föres öfvervägande af främmande fartyg. Särskildt i utbytet af varor mellan Sverige och Storbritannien och Irland torde ännu tonalet af svenska fartyg jämförelsevis obetydligt öfverstiga tonalet af britiska fartyg. Vice konsul Ehrenborgs åsikt.

Storbritanniens rederier kunna utan hjälp från sitt lands regering med lätthet besegra medtäflarne i Sverige, som äro små och kapitalfattiga. Våra rederier kunna icke hvart och ett med ett halft dussin fartyg med framgång täfla med sådana rederier som t. ex. Hullfirman T. Wilson Sons & C:o, hvilken med ett 80-tal af fartyg är färdig att begagna hvarje fördel, som yppar sig, och är mäktigt att krossa hvarje tillbud till konkurrens från våra rederier.

I de flesta andra sjöfartsidkande länder har staten kraftigt underhjälpit beredandet af handelsvägar utom egna gränser, under det att Sverige inskränkt sig till att bygga sådana inomlands. Många af våra grannar hafva gifvit af statsmedel storartade anslag till ångbåtslinier öfver hafven och äfven underhjälpit byggandet af järnvägar på andra länders grund. Till och med England, som berömmar sig af rena frihandelsprinciper, har genom sina subsidier, under nann af postföringskontrakter, icke oväsentligt bidragit till att utveckla sina beundransvärdt regelbundna och därför kraftigt gagneliga ångbåtslinier, och samna land har icke tvekat att i sin exports intresse garantera, till och med rent af bygga, järnvägar i utlandet eller att tillägna sig hälften af aktierna i Suezkanalen.

Om Sverige icke har förhoppning om att se inhemska enskilda rederier växa upp till samma rang som de största rederierna i England, kunde man dock hoppas på, att *sammanslutning af mindre rederier* skulle kunna åstadkommas. Hvad som kan uträttas genom sammanslutning i ett litet land, visar Danmark

Sammanslutning  
mellan redare.

med sitt Forenede Dampsskibsselskab. En af de många fördelarna af rederirörelse i stort är, att ett rederi med femton à tjugo fartyg kan göra högst betydliga besparingar i försäkringspremier; de största rederierna i England hafva egen försäkringsfond och betala icke alls några premier till försäkringsbolagen. Otvifvelaktigt skulle svenska staten kunna åstadkomma sammanslutning genom anslag af verklig betydighet, utlofvade åt rederibolag, som åtog sig att uppehålla liffig och regelbunden trafik, med ett fastställt minimum i fartygens antal och tontal.

Ångbåtslinier.

London står visserligen i *regelbunden svensk ångbåtsförbindelse* med Sverige, men den svenska ångbåtslinie, som förbinder Liverpool med Göteborg, är långt ifrån så regelbunden eller liffig, och därför icke så lönande, som kunde väntas af förbindelsen med en af världens största upplagsplatser. Utan tvifvel skulle liffig och regelbunden ångbåtstrafik mellan Englands vestkust och Sveriges såväl ost- som vestkust inom några få år visa sig lönande, oafsedt det stimulerande inflytande, som sådan trafik skulle utöfva på handeln. I hvarje fall är den redan nu befintliga ständiga, men oregelbundna ångbåtstrafiken mellan Liverpool och Sveriges östersjöhamnar stadd i tillväxt. Storbritanniens vestkust har de viktiga hamnarna, Glasgow, Liverpool, Manchester, Cardiff och Bristol, afsättningsorter för både råvaror och förädlade varor.

Det behöfver icke demonstreras, hvad erfarenheten har lärt, att tillgången på täta och regelbundna kommunikationer skapar trafik, där för öfrigt förutsättningar för samfärdsel kunna finnas.

Segelfartyg.

*Sjöfarten med seglande fartyg* är ju i aftagande; och det torde näppeligen finnas någon utsikt till att genom statens direkta eller indirekta hjälp förebygga dess tillbakaträdande.

Konsulatafgifter.

Nedsättning i *konsulatafgifter* läser icke vara någon hufvudfråga i afseende på segelfartygen; däremot bör det beaktas, att dessa afgifter högst betydligt trycka våra ångfartyg. Ångfartygen, särskildt de, som gå i mer eller mindre ofta upprepad fart till samma hamnar, begagna sig sällan af konsulatkontoren, och konsulatafgiften kan icke gärna sägas lämna dem någon valuta.

Hvad vår sjöfart behöfver är ombildning till stora rederier och införande af tätare och mera regelbunden trafik.

## B. Handeln.

Vice konsul Ehren-  
borgs åsikt.

Utnärkande för Englands handel är, att importen till så stor del utgöres af råvaror (och födoämnen för den industriella befolkningen) och exporten af förädlade, till konsumtion fullt färdiga industrialster. England är ett industriellt land. Sverige är det

icke i egentlig mening: dess export utgöres till allra största delen af oförädlade eller halfförädlade varor, som tjäna till råämnen för bland andra Englands industri; dess import utgöres till stor del af förädlade, till konsumtion färdiga artiklar. Önskningsmålet för Sverige är ju att följa Englands exempel.

Sverige har icke och kan i många fall icke äga direkta kommunikationer med alla aflägsna produktionsorter af varor, som England kan tillhandahålla. Sådana varor, som Sverige icke själfvt kan producera, komma emellertid icke till oss från England i så stor proportion som fordom, hufvudsakligen på grund däraf, att Englands importörer icke veta sprida dem i Sverige så kraftigt som importörerna i andra länder. England har genom sitt lyckliga geografiska läge, genom sin arbetsamma befolkning och många lyckliga tillfälligheter vunnit en sådan kapitalrikedom och en sådan ställning på världsmarknaden, att dess importörer, till stor del mäktiga varumäklarefirmor, fått för vana att icke formellt utbjuda varor genom egna agenter i utlandet utan åtnöja sig med att utföra de ordres, som inkomma till deras kontor. Dessa importörers priser och betalningsvillkor torde ofta ställa sig mindre fördelaktiga för svenska konsumenter än de, som erbjudas af importörerna i t. ex. Tyskland. Men det lider intet tvifvel, att liffigare förbindelse mellan Sverige och England skulle varda fördelaktig för handeln i sådana varor. Sveriges önskningsmål är en större export än den nuvarande. I det hela taget är England den bästa afsättningsorten. Men större export till England torde betingas af större import från detta land.

Liffigare handelsförbindelse mellan England och Sverige kräver liffigare sjöfartsförbindelse, stärkande af den direkta reguliera ångbåtstrafiken mellan de båda länderna.

Hvad Englands egna produkter angår, skilja de sig föga till arten från Sveriges egna. Sverige importerar för närvarande långt mera af främmande industrialster än fallet skulle vara, om landets egen industri vore mera utvecklad. Oaktadt tullsatserna i Sverige utgöra väsentligt skydd för den inhemska industrin, köper Sverige stora myckenheter af utlandets produkter af bomulls-, ylle-, jute-, manufaktursmides-, maskin-, glas- och andra industrier, ehuru Sveriges egna arbetstillgång och produktionsvillkor skulle kunna åstadkomma sådana produkter till lika billiga priser. I framtiden hoppas man, att den inhemska industrin skall växa sig nog stark att göra importen af sådana varor mindre och utbyta den till stor del mot import af råvaror. Men till dess förändringen fastställt sig, torde allt böra göras för att, alltjämt med bibehållande af skyddstullarna, göra importen lättare och liffigare.

Sveriges import.

Varor, som Sverige icke kan producera.

Varor, som Sverige själfvt kan producera.

BRITANNIEN  
och IRLAND.  
Ångbåtslinier.

Äfven här gäller det att uppmuntra regelbundnare och tätare *ångbåtsförbindelser*. Det torde blott behöfva antydvas, att regelbundenheten är af allra största betydelse vid effektuerandet af en varubeställning. Såsom exempel härpå må blott anföras, att en mängd varor, som uppköpas i Liverpool för svensk räkning, skickas till Göteborg via Hull, ehuru denna väg kräfver omlastning i Hull. Och hur viktigt det är att undvika omlastning, visas af Manchesterkanalens tillkomst, som medförde en anläggningskostnad af nära 300 millioner kronor.

## Export.

## Trävaror.

Emellertid torde förevarande undersökning vara afsedd att utröna utsikterna för hufvudsakligen *Sveriges export*.

Vår export af *trävaror* kan icke undvaras i England, lika litet som i andra vesteuropeiska länder. Allra största delen af denna export består af oförädlade eller halfförädlade varor, grufstolpar, bräder, plankor, grofhyflade och falsade bräder samt trämassa. Exporten af sådana varor torde icke kunna hjälpas från statens sida; den mottages och fördelas här hufvudsakligen af fasta agenter, svenska eller utländska, som icke äro i behof af annan uppmuntran än den aldrig svikande efterfrågan. Och Sågverksegarnes förening i Sverige torde numera utan understöd kunna förebygga tendensen att exportera alltför stora myckenheter.

## Järn.

Sveriges export af *järn*, med undantag af för konsumtion färdiga järnartiklar, torde lika litet som den stora trävaruexporten kräfva statens mellankomst.

## Tändstickor.

Bland fullt förädlade trävaror exporterar Sverige *tändstickor* i stort, äfven till England. Denna export synes vara i händerna på dels en betydande engelsk firma, som har egna fabriker i Sverige, dels ett par fasta agenter i London, men hvarken Liverpool eller andra landsortsstäder besökas, så vidt vice konsuln känner, af agenter för svenska tändstickor, ehuru otvifvelaktigt en betydligt ökad afsättning skulle kunna vinnas genom arbete. Oaktadt alla försök har vice konsuln icke lyckats finna till salu i Liverpool svenska tändstickor af något dragligt godt märke.

## Smör.

Vår betydliga *smöreexport* mötes, oaktadt liflig konkurrens, af ständigt efterfrågan, tack vare den engelske landtbrukarens ensidighet och den industriella befolkningens konsumtionsförmåga. Smörtillverkningen i Sverige har höjt sig till storindustris rang, till stor del genom sammanslutning af tillverkare i större komplexer. Dessa komplexer kunna genom sina representanter otvifvelaktigt fullt väl sköta sin afsättning utan hjälp från statens sida, i likhet med andra storindustrier. Det torde till och med vara fråga om, huruvida det understöd, som staten lemnat mejerieringen medelst anställande af en agent i Manchester, icke

rent af motverkar ytterligare sammanslutning af de mindre mejerierna och därigenom också motverkar utvecklingen af en storindustri till att blifva ännu större. Men det måste erkännas, att tillvaron af en sådan statens agent skyddar de mindre tillverkarne mot möjligheten af ett tyranniskt syndikat af sådant slag, som kännetecknar Förenta staternas affärslif.

Hvad smörexporten beträffar, kräfvos äfven snabb och regelbunden och väl ordnad ångbåtskommunikation. De redan befintliga smörförande ångbåtslinierna (af hvilka en af de förnämsta är under engelsk flagg) skulle otvifvelaktigt kunna betydligt förbättras genom statens mellankomst.

Fördelaktigast skulle ju vara, om Sverige ägde så stor industriell befolkning, att alla våra mejeriprodukter kunde konsumeras hemma i stället för att sändas till utlandet.

Sverige exporterar en del fullt förädlade, för konsumtion *Mindre industrier.* färdiga varor från våra snickeri-, textil-, glas, manufaktursmidesindustrier m. fl. Dessa industrier äro ännu små i jämförelse med Englands och åtskilliga andra länders. Men det är i dessa industriers export, som man bör motse den största utvecklingen.

Först och främst måste dessa, för att kunna äga öfverskott (öfver den inhemska konsumtionen) till export, tillverka i större skala än hittills. Såsom ett exempel må anföras, att en agent för några år sedan fann Eskilstunas rakknifvar så goda och prisbilliga, att möjlighet till afsättning i England förefanns. Han gaf beställning på några gross; men svaret blef, att han icke kunde erhålla mer än några få dussin, och förslaget ledde icke till någon affär.

*Produktion i större skala.*

I England är kapitaltillgången så stor på enskilda händer, att enskilda fabriksidkare kunna tillverka i nog stor skala för effektiv export. I Sverige är däremot de enskildas kapitaltillgång tillräckligt stor endast i undantagsfall. Men kapital finnes otvifvelaktigt inom landet. Det gäller att samla detta i större komplexer, *Lån af statsmedel.* och staten skulle kunna understödja föreningstanken genom lån. Manufakturlånefonden har utan tvifvel på sin tid varit af största gagn. Nu, när det gäller att utveckla storindustri, som efter fyllande af den inhemska efterfrågan skall kunna ständigt äga öfverskott till export, torde en sådan fond af mångdubbelt större belopp vara nödvändig.

Våra tillverkare måste, i likhet med de tyska och i motsats mot flertalet af de engelska, lägga sig vinn om att tillverka varor, som äro verkligen begärliga, olika för olika afsättningsorter. Konsumenten vänjer sig långsamt, den engelska ännu till och med motvilligt, att blott på grund af riklig och billig tillgång i utlan-

*Produktionen bör lämpas efter smaken på afsättningsorten.*



det köpa varor, som skilja sig till form och utseende och i andra afseenden från hvad den nedärfda och allmänt gängse smaken kräfver. Sverige skulle kunna afsätta i England långt mera än hittills af dörrar, fönster- och dörr-ramar, stolar, bord, eggjärn, väfnader, fiskeriprodukter m. m.

Handelsagenter.

Afsättning i England eller i andra länder af ifrågavarande, för konsumtion färdiga industrialster läser icke kunna vinnas inom öfverskådlig framtid om ens någonsin, om icke tillverkarna själfva eller genom *reseagenter* ingående studera smaken och afsättningsvillkoren. Äfven de fasta agenterna torde vara otillräckliga för att sammanföra tillverkare och partiköpare, hvilka måste stå i liflig beröring, när det gäller att konkurrera med så dugliga medtäflare som de tyska och amerikanska tillverkarna. Under det att alla, äfven de minsta, småstäder och köpingar i Sverige och i England flitigt besökas af tyska handelsresande, träffar man sällan en svensk agent för industrialster i England. Staten kan icke fylla behofvet af sådana agenter; och det är fara värdt, att om statsagenter användas i större skala, den själfständighetskänsla, som är nödvändig för effektive industriidkare, skulle förslappas. Men staten torde kunna ställa sig i spetsen för ett intensivare afsättningsarbete. Det torde vara af vikt, att i detta afseende något företoges, ty oaktadt Englands konsulter i utlandet och dess politici i hemlandet aldrig tröttna på att framhålla Englands egen tilltagande förmåga att afsätta sina egna produkter i detalj, synes det otvifvelaktigt, att afsättningsförmågan är i aftagande. Detta tilltagande är en följd af Englands städers stigande rikedom, den växande smaken att lefva på inkomst utan att arbeta, tilltagande smak för mycket stora affärsföretag såväl hemma som på de aflägsnaste orter, tilltagande motvilja för arbete, som ter sig för financiären såsom småkrämarlif, samt slutligen från engelsmannens öfvertygelse, att engelskan är handels universalspråk, och däraf följande motvilja att lära sig främmande språk. Men Englands rikedom och köpförmåga är i stigande, och motviljan för främmande produkter har hastigt minskats. De alltjämt tillväxande stora försäljningsaffärerna, *stores*, äro hvad uppköp angår kosmopolitiska; den utländske reseagenten är i dessa lika välkommen som den inhemske, blott han är språket mäktig. Tyskland och Amerika arbeta med framgång på att här afsätta sina produkter. Såsom redan sagdt, begagnar Tyskland reseagenter i mängd, och Amerika representeras här af ett betydligt antal agenter, hvarjämte den amerikanska turistströmmen, som hitför tusentals affärsmän med vaken blick och liflig intelligens, verkar såsom en agentur i stort för den amerikanska industrin.

Tillverkaren behöfver ständigt stimuleras genom nya idéer, profver och upplysningar, hvilka bäst tillföras honom af reseagenterna. Agenterna böra arbeta såsom mäklare och stå i ständig personlig beröring med såväl konsument som principal. Brevväxling är, när det gäller konkurrens, vanligen blott tidsödande och nedstämmande. Agentens effektivitet betingas af, att han till stor del lönas genom procenter å hvad han lyckas placera eller kanske rättare å hvad han indrifver för af honom placerade varor; men effektiviteten betingas också till stor del af, att han genom ständig lön förbindes att arbeta blott för viss bestämd principal.

Under förutsättning att Sverige verkligen äger tillräckligt af industrialster att exportera, torde staten kunna uppmuntra användandet af reseagenter genom erbjudande af *premier åt ett antal agenter*, som enligt intyg från sina principaler visa sig hafva placerat varor i utlandet i större utsträckning. Sådana premier skulle locka tillverkare att pröfva systemet och måhända tvinga andra tillverkare, som önska bedriva sina affärer utan någons mellankonst eller vetskap, att adoptera samma system för att icke stå tillbaka i konkurrensen med de premierade agenternas principaler.

Premier åt  
agenter.

Det behöfver knappt upprepas, att reseagenter äro af ingen nytta, med mindre principalens produktionsförmåga är stor nog att till afnämarens belåtenhet effektuera alla dennes beställningar.

Otvifvelaktigt behöfver vår förädlingsindustri först höjas. Hvad *tullar* såsom medel till industrins befrämjande angår, torde blott böra sägas här, att endast stora folkrika områden kunna med fördel använda sig af prohibitivt höga tullsatser. Sveriges tulltaxa torde vara fullt så hög, som den kunde vara med fördel.

Tullbeskatt-  
ningen.

För afsättningen i utlandet har beklagligtvis yttrats från inflytelserikt håll den tanken, att *konsulstjänstemän* kunde och borde direkt verka för varuförsäljning.<sup>1</sup> Men en konsul kan omöjligen, jämte de kunskaper han nödvändigt måste äga och det arbete han först måste utföra, vara sitt lands universalagent, kan icke besitta kännedom om kvaliteter och betalningsvillkor m. m. angående alla varusorter, som skulle kunna ställas under hans åtgärd. En såsom universal handelsagent uppträdande konsul skulle heller icke kunna göra rättvisa åt alla sina principaler — och han skulle otvifvelaktigt i bästa fall få arbeta för mestadels de okunnigaste och hjälplösaste af sitt lands exportörer, hvilka mera skada än gagna hemlandets industri. Därtill kommer, att en handelsagent,

Konsulat-  
väsendet.

<sup>1</sup> Det är icke uppgifvet, hvar eller af hvem detta yttrande skulle hafva fällt.

och IRLAND. som kommer till ett industriellt land för att konkurrera med landets egna tillverkare, näppeligen torde böra hafva den mer eller mindre privilegierade särställning, som tillförsäkras en konsul. Konsuln bör intaga och bevara en ställning af obetviflad opartiskhet gent emot såväl det egna som det främmande landets upplysnings- och rättsökande.

Det hade, anför vice konsuln, ofta talats om, att Englands och än mera Tysklands och Belgiens konsulter förskaffat stor afsättning af sina länders varor. Vid undersökning af förhållandet på de aflägsna, stora platserna för den internationella handelstämman har vice konsuln icke kunnat finna något spår af direkt afsättningsarbete från konsulernas sida; och han har än mindre kunnat finna spår däraf i England. Hvad dessa uträttat och böra uträtta, vore att med råd och dåd bistå de enskilda handelsagenter, som vände sig till dem. Till och med när det varit fråga om en järnvägs-koncession eller annat stort företag, där konsulns sakkämedom möjligen kunnat vara fullt tillräcklig, har det, så vidt vice konsul Ehrenborg känner, icke varit konsuln, som begärt privilegiet, utan han har hos myndigheterna inskränkt sig till att, när han ansett sig kunna göra det med fog, ådagalägga sitt förtroende för den som sökt privilegiet.

Af staten anställda agenter kunna, anser vice konsuln vidare, vara af stort gagn, och de kunna röna stor hjälp af vederbörande konsul, men denne torde aldrig böra arbeta på att införskaffa beställningar.

#### Utställningar.

Det anses, att *internationella utställningar* äro af högsta värde för de utställande ländernas export. Vice konsuln betviflar det, om utställaren icke samtidigt arbetar genom driftig agent. På utställningar ser man bland annat i den svenska afdelningen profver på punsch, ansjovis och andra delikatesser m. fl. varor, som äro begärliga i Sverige, men helt visst icke varda föremål för nämnvärd export; gagnet af utställarens utgift torde visa sig allra hufvudsakligast i möjligen ökad efterfrågan i Sverige från personer, som hemifrån besökt utställningen eller som lockas af den vunna prisbelöningen.

#### Profflager utomlands,

*Profflager* på främmande handelsplatser, särskildt i England, kunna heller icke väntas framkalla export, om de icke etableras i sammanhang med anställande af verksamma agenter. Det gagneligaste profflagret är utan tvifvel det, som hyses i reseagentens koffertar eller den faste agentens kontorslokal.

#### i Sverige.

Profflager i Sverige af artiklar från främmande länder torde vara långt mera lofvande. Det skulle vara af stort värde, om våra större handelsplatser: Stockholm, Göteborg och Malmö, ägde

museer med afdelningar för hvarje land, innehållande proffer å där inköpta artiklar, försedda med uppgift å utsäljningspris, om möjligt äfven partipris och tillverkningsort. Sådana museer kunde till någon del, om ock icke fullt effektivt, betjänas af konsulerna, om dessa bemyndigades att af tillhandahållna medel göra uppköp på sina stationer af artiklar för museernas räkning. Någon fara, och kanske icke så ringa, finnes för att tillvaron af sådana museer skulle stäfja utvecklingen af reseagentsystemet, som är det kraftigaste medlet att vinna afsättning.

De flesta unga svenskar af handelsståndet, som vice konsuln träffat på sin ort, hafva begifvit sig dit på egen hand, mera af önskan att lära språket och af obestämd åtrå att försöka sin lycka i utlandet än på grund af definitivt uppdrag. Ytterst få af dem hafva lyckats där vinna den förkofran, de drömde om vid utresan. Resa till bestämd afsättningsort med bestämda instruktioner från bestämd principal att afsätta bestämda varor skulle alldeles otvifvelaktigt hafva visat sig långt gagneligare för den besökandes egen kommersiella karaktär och utkomst liksom för landet i det hela.

Studieresor.

Den undervisning i främmande språk, som meddelas i våra handelsinstitut, synes vara ganska tillfredsställande; men den, som meddelas i våra högre allmänna läroverk, skulle möjligen kunna göras mera praktisk, förberedande för kommersiell lefnadsbana, t. o. m. i läroverkens högre klasser. På många ställen i utlandet finnes numera äfven vid universiteterna tillgång till studier i kommersiella ämnen.

Språkundervisning.

Sammanfattande det anförda, yttrar vice konsuln såsom sin

Sammanfattning.

asikt, angående *Sveriges sjöfart*:

att den kräfver ombildning från små eller medelstora rederier till stora, med Englands jämbördiga rederier och utveckling af liffigare, mera regelbunden ångbåtstrafik;

*Sveriges sjöfart.*

att staten borde underhjälpa sammanslutningen till stora rederier genom effektiva anslag åt sådana bolag, som åtog sig att uppehålla regelbunden minst veckotrafik mellan Sveriges och Storbritanniens hamnar; samt

att konsulatavgifterna skulle borttagas från ångbåtstrafiken, i hvarje fall den regelbundna;

och angående *Sveriges handel*:

att dess utveckling kräfver en betydligt utvecklade inhemsk förädlingsindustri och ett kraftigare *afsättningsarbete*;

*Sveriges handel.*

att staten kan befordra förädlingsindustrin genom effektiva lån åt stora, verkligt produktionskraftiga bolag eller komplexer, hvilka sysselsätta sig med förädlingsindustri;

att staten kan uppmuntra till kraftigare afsättningsarbete genom erbjudande af premier åt resande handelsagenter, som visat sig hafva åstadkommit afsättning af svenska industrialster i betydande utsträckning; samt

att staten kan understödja bildandet och upprätthållandet af profmuseer i Sverige.

### *Leiths konsulsdistrikt.*

Förevarande fråga (n:r II här ofvan) besvaras, hvad Skottland angår, af t. f. konsuln i Leith C. W. Fallenius i en skrivelse af den 27 januari 1899 sålunda:

#### A. Sjöfarten.

*T. f. konsul  
Fallenius' åsikt.*

Den svenska *sjöfarten* på Skottland skrider år efter år framåt, åtminstone hvad tonnagen beträffar. Ungefär halfva antalet af de fartyg, som besöka distriktets hamnar, utgöras af ångare, af hvilka ett flertal underhålla reguliära förbindelser mellan Göteborg å ena sidan samt Granton och Glasgow å den andra. Dessa reguliära båtar, som mest lossa och lasta stycke gods, anses fullt motsvara det nuvarande behofvet af dylika transportmedel. Öfriga ångare samt segelfartygen dittöra i regeln trävaror och afgå med kollaster.

**Befraktningssättet.**

Från flera håll har anmärkts, att de svenska rederierna ingalunda äro lika påpassliga som de norska och danska vid *befraktningars* afslutande, utan ofta låta gynnsamma tillfällen gå sig förbi. Exempelvis påpekas af vice konsuln i Boness, att svenska ångfartyg ej deltaga lika flitigt som förut i den såsom lönande ansedda importen dit af gruftimmer, hvilken vara för öfrigt af okända skäl under senaste åren införts i större kvantiteter från Finland än från Sverige. Man förmenar, att vederbörande redare och agenter i hemlandet borde låta sig angeläget vara att genom en så vidsträckt distribution som möjligt af vecko- eller månads-cirkulär hålla skeppsmäklarne i de större skotska hamnarna under rättade om hvilka fartyg som kunna erbjudas för befraktning, dessas storlek, klass etc. Funnes sådana detaljerade förteckningar öfver svenska fartyg mera allmänt att tillgå, som t. ex. Lloyd's Classification Register eller Det norske Veritas-Registret, förmodas detta i sin mån skola bidraga till en bättre kunskap om och ett ökad anlitande af dessa fartyg.

I förbindelse härmed har, enligt hvad t. f. konsuln meddelar, af ett par vice konsulser sökt göras gällande, hurusom befraktningarna ej behöfde i så hög grad, som nu vore fallet, ligga i hän-

derna på skotska köpmän, om de svenska exportörerna avslutade sina försäljningar efter »cif»-kvoteringar, hvarigenom de själfva kunde välja transportmedlen och på så sätt ock blefve i stånd att uppmuntra skeppningar under svensk flagga. Men t. f. konsuln finner det dock tvifvelaktigt, om en sådan åtgärd kan allmänneligen anbefallas eller med fördel användas.

I det hela synes man på t. f. konsulns ort vara af den uppfattning, att hvad som ytterligare kan göras för ett främjande af den svenska skeppsfarten på Skottland uteslutande beror af de svenska redarues eget initiativ och den företagsamhet, de förnä att utveckla.

Beträffande varuutbytet mellan Sverige och England (detta ord nu och i det följande användt såsom likbetydande med Storbritannien och Irland) framhålles det synnerligen anmärkningsvärda förhållande, att Sveriges så väl import från som export till England ombesörjes af utländska rederier i ungefär lika stor utsträckning som af svenska. Varuomsättningen fortgår i oafbruten tillväxt, men vår handelsflotta har, långt ifrån att hålla jämna steg med densamma, sedan länge blifvit betydligt efter i utvecklingen, ehuruval aktningvärda bemödanden under senaste åren gjorts att taga igen den lidna skadan. England tyckes anvisa den väg, Sverige med de medel, som stå till dess förfogande, bör på allvar beträda för att vid varuförseln på utlandet söka frigöra sig från beroendet af främmande hjälp och sätta sig i stånd att kraftigare upptaga konkurrensen med andra sjöfartsidekande nationer. Inom sakkunniga kretsar är man ock i England ense om att, för höjandet af den svenska sjöfarten i allmänhet och nu speciellt på England, den förnämsta afsättningsorten, framför allt anbefalla rederirörelsens drifvande på ett mera tidsenligt, plan- och yrkesmässigt sätt äfvensom i vida större omfattning än hittilldags skett. Eftersom den inhemska skeppsbyggnadsindustrin, oaktadt många befintliga gynnsamma förutsättningar, icke synes kunna få sin behöriga plats bland våra naturliga näringar, bör Sverige alltså genom köp från utlandet anskaffa det myckna, som behöfves i fartygstonnage. Inköpen torde hufvudsakligen böra gälla större och bättre, följaktligen dyrbarare ångfartyg än flertalet af dem man nu förfogar öfver. Om tillräckligt kapital finnes, placeras det antagligen fördelaktigast i nybyggt tonnage; därest äldre ångare skola förvärvas och dessa egentligen afses för Östersjötraden — en trade, som, af åtskilliga tecken att döma, smänningom lærer af engelsmännen öfvergifvas —, anses deras lastkapacitet ej lämpligen böra understiga 400 à 500 standard. Segelfartygen försvinna, som bekant,

**Sammanslutning  
inom rederi-  
rörelsen.**

efterhand ur fraktmarknaden, ofta äro de ej klassificerade och då köpmännen vid deras användning, särskildt under vintersäsongen, skulle hafva att erlægga dryga premier för lastens försäkring, föredrages i stället anlita det af ängare. De svenska rederierna äro emellertid i regeln små och kapitalfattiga; om någon *sammanslutning* dem emellan kunde åstadkommas, torde därigenom, såsom i England, bland andra förmåner äfven ernås väsentliga besparingar i försäkringskostnaderna. Detta blefve dock ingalunda nog. Rederineringsringen måste, för att stå stark i konkurrensen från andra håll, sådan denna numera gestaltat sig, beredas tillgång till rikligt och billigt kapital, och bildandet på sund basis af större associationer, helst i form af aktiebolag, varder nästan en tvingande nödvändighet.

**Inteckning i  
fartyg.**

Dessutom är måhända tiden nu inne att genom medgifvande af *inteckningsrätt i fartyg* underlätta anskaffandet af penningar vid sig yppande behof. Inom andra sjöfartsrikande länder har skeppshypoteket visat sig vara en gagnelig institution; så ock i England, där det alltjämt med fördel begagnas, ehuru på grund af förhållandenas natur därvarande stora rederiföretag i stället oftast betjäna sig af andra bekvämare medel att uppbringa erforderliga lån. Några tungt vägande skäl mot hypotiseringens införande i Sverige förmodas icke hafva anförts, efter det en central registreringsmyndighet kommit till stånd. Vid sträfvandet att intressera en större allmänhet för vår sjöfart och i synnerhet då det ligger makt uppå att utvidga denna näring genom nya fartygsköp kan inteckningen, om den åtföljes af en tillräckligt omfattande försäkringspolis, knappast fränkännas en ej ringa betydelse såsom erbjudande ett godt stöd och en ytterligare garanti än aktiebrevet vid bruket af redarens personliga kredit.

**Ångfartygsför-  
bindelser.**

Ökandet af fartygens transportförmåga jämte minskandet af deras underhållskostnader förmenas, i betraktande af det växande varuutbytet länderna emellan, böra förskaffa de svenska ångbåtsrederierna liflig och åtminstone i längden fullt lönande sysselsättning i fraktfarten på England, hvilken redan nu tager deras fartyg hvarje år alltmera i anspråk. Tillgång till tätare kommunikationer visar sig ej sällan mäktig att skapa trafik, hvilket torde i synnerhet gälla om regelbundna *ångfartygsförbindelser*. Röster hafva ock nagon gång höjts för upprättandet af flera dylika förbindelser särskildt mellan Sveriges så väl ost- som västkust samt det egentliga Englands västkust med dess afsättningsorter för våra råprodukter och förädlade varor, hvarvid man dock ej kunnat undgå att uppmärksamma, hurusom de ifrågasatta reguliära linierna säkerligen icke utan statsunderstöd skulle

bära sig under åtminstone de första åren af sin tillvaro. Så beskaffade understöd -- med afseende på hvilka det må vara vederbörande rederiers egen sak att framlägga förslag -- böra, för att rätt kraftig verkan åstadkomma, i allmänhet utgå med jämförelsevis höga belopp och lära alltså, om de eljest skulle medgifvas, ej kunna påräknas annat än i ett fåtal verkligt ömande fall, hvartill det förevarande knappast kan hänföras.

Subventioner.

Tydligt är att de lindringar i svenska fartyg för närvarande påhvilande *afgifter* och skyldigheter, som stå att genomdrifva, också i hög grad skulle komma vår sjöfart på England till godo samt bidraga att underlätta rederiernas sträfvan att utvidga omfanget af befraktningarna i denna trade. Hvad härutinnan möjligen skulle kunna vidare åtgöras, har från olika håll tid efter annan framläblits.

Sjöfartsafgifter.

Den *beräkningsgrund* för de allmänna skeppsumgålderna, som uti engelska hamnar -- där gemenligen större laster intagas eller utlossas -- i regeln användes, nämligen efter fartygens dräktighet, torde i en del fall kunna hos oss med fördel utbytas mot en afgiftsberäkning efter lastadt eller lossadt tonnage. Särskildt *fyr- och båkafgifterna* synas lämpa sig för en dylik reform, och må det väl kunna ifrågasättas, huruvida icke en ytterligare ned-sättning af nämnda afgifter än den, som 1894 fastställdes, borde afvenledes tagas i öfvervägande. I flera andra sjöfartsidkande länder är rederinäringen fullkomligt befriad från denna umgåld. Sedan många år tillbaka hafva ock yrkanden på en liknande frihet samt fyrafgifternas öfverförande på statsbudgeten framställt, ehuru ännu förgäfvades, af den engelska sjöfarts- och handelsindustrins målsmän, de där hållit före, att kusternas upplysande är en nationell angelägenhet, en »imperial duty», för hvars fullgörande en eustaka näring ej bör kläda skott, äfvensom att den pålagda bördan ingalunda uppväges af de högre frakter och varupris, som där af orsakas. Den nya engelska fyrafgiftslagen inför emellertid åtskilliga, länge åstundade lindringar, i jämförelse med hvilka den gällande svenska taxan synes i vissa stycken vara mindre förmåulig.

Beräknings-  
grunden för sjö-  
fartsafgifterna.Fyr- och båk-  
afgifter.

Såsom känt är, skall af svenska fartyg i engelska hamnar uppbäras en *afgift till svenska kyrkan i London*. Det är min plikt att upplysa, att våra fartygsbefälhafvare allt som oftast beklaga sig öfver denna afgiftsskyldighet, som onekligen förefaller ganska oegentlig och mindre tidsenlig, om den än ej är för skeppsfarten af synnerligen betungande art. Kyrkan kan dock näppeligen undvara dessa, i rundt tal till omkring £ 400 per år uppgående underhållsbidrag, så vida ej, såsom i fråga om kyrkan i Paris, nödiga medel från andra källor anvisas.

Afgift till svenska  
kyrkan i London.



BRITANNIEN  
och IRLAND.

## Konsulatafgifter.

Med hänsyn till *konsulatafgifterna* för svenska fartyg anser t. f. konsuln den olägenhet böra afhjälpas, som härflyter från tillämpningen af olika skeppsmättningsregler i Sverige och Norge.

Beträffande konsulatafgiftsspörsmålet i öfrigt anför t. f. konsuln:

Meningarna kunna ju bryta sig mot hvarandra i fråga om lämpligheten eller nödvändigheten af en större reduktion af dessa afgifter eller till och med deras fullständiga borttagande. Förutsatt att krafven på en liknande reform i och för sig äga berättigande, vågar jag emellertid betvifla, att dess följder med afseende på de olönade konsulstjänstemännens framtida ställning och ämbetsverksamhet skola blifva helt ut lyckosamma. Jag är för min del ganska öfvertygad om, att dessa tjänstemän i vida högre grad, än man synes föreställa sig, låta den större eller mindre inkomst, de från afgifterna erhålla, varda bestämmande för den kvantitet af omsorg och intresse, hvarmed de ägna sig åt befattningens olika, ofta så viktiga uppgifter. Å andra sidan samt i sammanhang härmed förtjänar dock det missförhållande att i förbigående påpekas, som består däri, att en och annan af vice konsulerna i de mest trafikerade hamnarna i England redan nu skördar en, så vidt inses, alltför stor vinst af sitt arbete genom rätten att tillgodogöra sig hälften af de inflytande konsulatafgifterna, till än så höga belopp dessa må uppgå. Gifvetvis kommer detta missförhållande att än starkare markeras i den mån skeppsfarten på England ökas; och därest ej en allmän nedsättning af konsulatafgifterna kan antagas vara nära förestående, vore tilläfventyrs skäl, att någon slags gräns fastställes eller eljest förändrad ordning införes med hänsyn till de olönade vice konsulernas anpart i sagda afgifter.

T. f. konsuln framställer äfven fråga om *större antal lönade vice konsul*er i England. För sin del har han förordat upprättandet af ett lönadt vicekonsulat i Hull, en hamn af stor och växande betydelse för vår handel och sjöfart.

Utländingars  
andel i svenska  
fartyg.

Vanskligt är att genom lagbestämmelser, som ej kunna kringgås, eller andra försiktighetsmått förhindra *utländska aktieägare* från att emellanåt tillskansa sig en alltför stor *andel i den svenska rederirörelsen*. I England finnas inga restriktioner för placering af utländskt kapital i britiska fartyg och sådan placering antages ej heller hos oss böra motarbetas. Tvifvelsutän är dock ty värr förhållandet — hvilket ej må lämnas alldeles oanmärkt — att flera s. k. svenska fartyg i själfva verket ägas och bestyras af engelsmän, som draga hela förtjänsten af affären och uppträda konkurrerande med de verkligt svenska rederierna.

## B. Handeln.

*Sveriges export till Skottland* består mest af trävaror, trämassa, papper, järn- och stålvaror samt granit och smör. Några anmärkningar i afseende på eller förslag till befordrande af afsättningen af dessa väl kända och inarbetade artiklar hafva icke framkommit. Exportörernas respektive representanter torde hålla dem fullt à jour med marknadens ställning och behof. Med undantag af trävaror och granit går största delen af ifrågavarande export öfver Granton och Glasgow, hvarifrån godset vidare befordras till landets större eller mindre handelscentra. I dessa sistnämnda lärer dess identitet såsom svenskt oftast gå förlorad, och man har äfven af sådant skäl tillstyrkt utsändandet af dugliga svenska reseagenter att verka bland annat för spridandet af bättre kännedom om särskildt våra förädlade varor. För en större utförsel till Skottland af svensk *järnmalm* tros konjunkturerna skola blifva förmånliga, och det erinras om att returlasten af kol städse stå till buds. I fråga om exporten från Skottland framhålles, att den svenska tulltaxan lägger hinder i vägen för vissa skotska artiklars, såsom jutvaror o. d., afsättning i Sverige i samma omfattning som tillföre.

Ingen bestrider, att stora möjligheter förefinnas för en ytterligare utveckling af Sveriges redan betydliga export till England (= Storbritannien och Irland). Från det offentligas sida lärer dock mycket litet kunna göras för att bringa dessa möjligheter öfver på verklighetens område. Medlen måste finnas af den svenske näringsidkaren själf, och han bör så småningom kunna lyckas härutinnan, om han tager fasta på de lärdomar och söker följa de föredömen, som stå att hämta på ganska nära håll.

Af Sveriges hufvudsakliga exportartiklar — oförädlade och halfförädlade varor, delvis tjänande till råämnen för Englands egen industri — äro, som bekant, flera af beskaffenhet att vara oumbärliga för den engelska marknaden, som ock står öppen att mottaga nära nog hvilka kvantiteter därpå som helst. Med afseende å de öfriga torde kunna sägas, att de röna en allt lifligare efterfrågan för hvarje år samt att den nuvarande exporten, i stort sedt, ej lämnar något öfrigt att önska. Sveriges export till England, liksom öfver hufvud till utlandet, af förädlade varor hörande till snickeri-, manufaktur-, textil- och andra industribranscher är ännu ganska obetydlig i jämförelse med andra länders. Arbetet på en utveckling af denna export bör alltså ingå såsom ett viktigt moment i våra åtgöranden för höjandet

*T. f. konsul  
Fallenius' åsikt.*

**Exporten.**

*Järnmalm.*

af handeln med England. Den svenska produktionen af industrialster är emellertid ej större än att, sedan det mesta där af åtgått för tillfredsställandet af den inhemska konsumtionen, öfverskottet i allmänhet blir allt för ringa för att kunna förmånligt placeras i den engelska marknaden. Det synes som om vi ej toge tillfyllest i betraktande den här redan befintliga, ofta från andra håll inströmmande tillgången på dylika varor och de lägre pris, dessa merendels betinga i jämförelse med dem, på hvilka vi göra anspråk. Skall vår afsättning blifva verkligt lönande, anses nödvändigt att vi så ordna oss, att vi kunna åstadkomma en fullt effektiv export, hvilket torde vara hardt när omöjligt, utan att

**Produktion i större skala.** den industriella *tillverkningen försiggår i vida större skala* än hittills. I motsats mot förhållandet i England, är i Sverige endast sällan den enskilde individen tillräckligt kapitalstark att uppfylla dessa villkor. Den i England inom alla näringar och yrken tillämpade *kooperativa principen*, hvilande på medvetandet om solidaritetens segrande makt, bör då också hos oss på allvar tagas till godo. Våra mindre kapital böra samlas i större komplexer, hvarigenom de svårigheter och hinder kunna öfvervinnas, som stå i vägen för den enskilde näringsidkaren och de smärre företagen, vare sig en utvidgad tillverkning eller en utvidgad export afses. Själva den svenska exporten borde väl närmast och måhända i vidsträcktare grad, än nu för tiden i allmänhet sker, omhändershafvas af köpmännen, till skillnad från fabriksidkarne, och för de förstnämnde torde ännu återstå åtskilligt att lära för förvärfvandets i fullt mått af den energi, utbildning och affärsinsikt, som oundgängligen kräfvades för ett framgångsrikt deltagande i den internationella täffingskampen. På den engelska marknaden, liksom annorstädes, gäller det att noggrant studera den bestående smaken och afsättningsvillkoren i det hela, hvilket blir *agentens* speciella uppdrag. Tyska, amerikanska och andra länders handelsresande arbeta massvis med framgång på att i England afsätta sina produkter, men från flera håll klagas öfver att den svenske reseagenten så ytterst sällan är att skåda, huru behöflig han än är för att åtminstone i vissa fall supplera den faste agenten (där en sådan finnes), utan återvändo förse vederbörande i hemlandet med profver och upplysningar, m. m. Om det proflager, reseagenten har att medföra, icke är stort vidlyftigare än att det kan inrymmas i hans egen koffert, lär han ej behöfva blifva sin hufvudman alltför dyrbar. Men eljest och i den mån våra industrialster komma att utgöra föremål för en mera vidgad export, förmenas anställandet af fasta agenter bäst motsvara ändamålet. På det att dessas verksamhet må blifva fullt gagnelig,

böra de, i all synnerhet när fråga är om att arbeta in en ny affär, med lön och provision liberalt understödjdas, då de annars ofta, i stället för att binda sig till en principal, nödgas splittra sina krafter på olika företag utan att kanske lyckas i något. För öfrigt får man icke vänta sig, att agenten skall med tillbörlig kraft och intresse ägna sig åt införandet af en vara i marknaden, om han på förhand tror sig riskera att, efter ett eller annat års förlopp och sedan affären en gång kommit på god stråt, plötsligen göras öfverflödig genom principalens beslut att ställa sig i direkt förbindelse med de nya kunder, som, tack vare den förre, åt honom förvärfvats.

Långt ifrån okänt är ej heller det för en gynnsam afsättning på England menliga förhållandet, att den svenske exportören, så snart konjunkturerna ställa sig förmånligare i hemlandet, i all hast gör ett slut på det utomlands begynta afsättningsarbetet. *Kontinuitet* är lika nödvändig som läropengar äro oundvikliga, när målet sättes att åt alstren af vår industri förskaffa nya marknader.

Kontinuitet i af-  
sättning.

Anmärkningar hafva dessutom framställts mot den svenske fabrikantens eller köpmannens obenägenhet att lämna bestämda uppgifter rörande omfattningen af hans exportförmåga, med andra ord hvilka kvantiteter agenten kan räkna på att få disponera öfver. Särskildt i hvad angår arbetade järnvaror, förmåles den förre ock utmärka sig för den långsamhet, hvarmed *levereringen* af ingångna beställningar försiggår. Härtill ligger törhända orsaken delvis däri, att de stora verken i Sverige gemenligen äro fullt upptagna med sina beställningar på råmaterial. Huru som helst, så bör i denna förbindelse omnämnas, att den engelske industriidkaren tyckes se med något oblida ögon, att de producenter i Sverige, hvilkas råvaror han behöfver, tillika uppträda konkurrerande med honom i de färdiga artiklarna. Äfven denna omständighet synes hänvisa på önskvärdheten dels af ett mera utprägladt särskiljande af fabriksidkarens och köpmannens respektive roller, dels ock af en utveckling af specialiseringen af vår tillverkning, hvarigenom denna äfven kunde antaga de större proportioner, som möjliggöra en lönande täflan med t. ex. sheffield-fabrikaten och de tyska produkterna.

Snabbare leve-  
rans.

Att snabbare och talrikare *sjöfartsförbindelser* äfven skulle i någon mån kunna befordra afsättningen af vissa af våra för konsumtion färdiga industrialster, är ganska säkert. För en sådan artikel som t. ex. lådämnen, hvaraf den medelmåttiga exporten till det egentliga England nu sker uteslutande öfver Göteborg, finnes i nämnda del af Storbritannien en nästan obegränsad marknad,

Sjöfartsför-  
bindelse.

men försäljningarna äga rum på bestämda tider (månadsvis); och om en större direkt export under den lämpliga årstiden utginge från de norrländska hamnarna — där lastfyllnader af hvarjehanda slag städse stå till buds — blefve åstadkommandet af regelbundna afskeppningar i ängare en nödvändig, ehuru sannolikt, åtminstone i begynnelsen, alltför kostbar sak. På samma marknad hade man för ej länge sedan lyckats bereda en jämförelsevis god afsättning för den ej oviktiga bransch af vår träindustri, som utgöres af dörrar, fönsterramar och andra snickerivaror. De noteringar, som den amerikanske fabrikanten är i tillfälle att erbjuda för sin massexport af dessa artiklar, gör det emellertid för närvarande nästan omöjligt för den svenske tillverkaren att på antagliga villkor finna någon köpare. Det amerikanska godset uppgifves dock, oaktadt prisbilligheten, ej vinna någon terräng i Skottland, där på många ställen fackföreningsarbetarne på det bestämdaste vägra att hafva något att skaffa med utländsk vara öfver hufvud af hithörande slag, en omständighet, som lärer försvåra importen till denna landsdel till och med af svenska floorings. För öfrigt saknas icke i Skottland sågverk och hyflerier.

**Köttexport.**

Innan t. f. konsuln lämnar denna del af den föreliggande frågan, anser han sig böra erinra, att under senare år spörsmål någon gång uppstått om *export till England af slaktadt kött* från Sverige. Rörande de villkor, under hvilka en förmånlig afsättning häraf skulle tänkas kunna ske, har generalkonsulatet i London uttalat sig i dess årsberättelse för 1896. Det är egentligen svenskt oxkött, hvarom kan vara tal, och att, i alla fall för närvarande, en export knappast skulle löna sig, synes bland annat framgå däraf att, oaktadt befintligheten af slakterier i Esbjerg samt af en subvenerad ångbåtslinie därifrån till Harwich, innehafvarne af sagda slakterier icke finna med sin fördel förenligt att sända sitt oxkött till England, föredragande de i stället att afskeppa det till Tyskland, hvarest bättre pris erhållas.

**Industri- och  
handelskalender.**

Då konsulerna från affärsmän inom deras distrikt ofta mottaga förfrågningar om eller begäran om anvisning å svenska fabrikanter eller köpmän i den ena eller andra branchen, skulle det tvifvelsutän visa sig vara af synnerlig nytta, om på våra konsulat funnes att tillgå en fullständig *förteckning å samtliga tillverkare, importörer och exportörer i Sverige*, upptagande hvarje firuas namn och adress, tillverkningens och omsättningens värde, beskattning eller annan förmögenhetsuppgift jämte kanske äfven andra upplysningar, som vederbörande myndigheter i hemlandet må äga till sitt förfogande. Önskligt vore visserligen ock, att motsvarande förteckningar från utlandet, i den utsträckning sådana

lämpligen kunna anskaffas, äfvenledes stode till de svenska firmornas i våra största handelscentra disposition. Förteckningarnas åstadkommande å den ena samt anskaffande å den andra sidan kunde väl dock icke ske utan en del kostnader, och omöjligt är ej, att dessa komme att befinnas oproportionerligt stora, äfven om tillbörlig hänsyn i första hand tages till det mål, säljarens och köparens ställande i förbindelse med hvarandra, till hvars uppnående dylika förteckningar vore ämnade att tjäna såsom ett hjälpmedel.

Bland åtgärder för den utländska handelns främjande, som från mer än ett håll föreslagits, är ock inrättandet å Sveriges större handelsplatser af *handelsmuseer* eller snarare *proflager*, med afdelningar för skilda främmande länder, innehållande med prisuppgifter m. m. försedda profver å artiklar, som i hvarje land utgöra föremål för nämnvärd efterfrågan. Åtskilligt har i detta hänseende redan ernåtts samt väntas komma att ytterligare företagas i England. Från denna och öfriga Sverige nära liggande industristater vinnes emellertid i allmänhet genom handelsresandes försorg eller på andra sätt den kännedom om marknadens behof, som sådana profver skulle afse att bibringa. Museerna eller proflagren torde också främst böra omfatta alster från aflägsnare länder och skulle obestriddligen blifva af väsentligt gagn, förutsatt att man lyckades finna lämpliga personer till deras skötande samt profvernas sammanbringande. Bägge delarna kräfva speciell varukunskap likaväl som penningar, och om samlandet jämte insändandet af profver ålades våra konsulter, är dessutom anledning antaga, att dessas arbete komme att rätt betydligt förökas, på samma gång det till en viss grad fölle inom ett område, som måhända helst borde vara handelsagenten reserveradt. Därest handelskammare existerade i Sverige, vore just de synnerligen skickade att draga försorg om proflagrens ordnande och vidmakthållande, men i afvaktan på upprättandet af dessa eller liknande institutioner är det ej så lätt att afgöra, hvem uppdraget i fråga skulle med tillförsikt kunna betros.

**Handelsmuseer  
eller proflager.**

Man må väl våga det påståendet, att Englands handel och industri hafva dess *Chambers of Commerce* att tacka för mycket, både hvad angår stark inre organisation och förmåga att göra sina anspråk gällande hos landets högsta myndigheter. Egenomligt som det är, att i Sverige ännu saknas ett verkligt *centralorgan* såsom förbindelselänk mellan regeringen och vår handel och industri, kunna dock åsikterna om behofvet häraf möjligen vara delade, men en påtaglig brist borde allmänligen erkännas ligga i det tillstånd af svaghet inåt så väl som utåt, hvilket

**Handelskammare.**

**Centralorgan.**

**BRITANNIEN****och IRLAND.**

gifvetvis härflyter från obefintligheten hos oss af så beskaffade kooperativa föreningar till ett verksamt främjande af handelsnäringsens intressen och kraf som förenämnda handelskammare. Af så mycket större vikt synes det vara, att vi ej dröja alltför länge med att bringa dylika institutioner till stånd, som, med särskildt afseende å vår utrikes handel, företrädesvis med England, en organiserad samverkan mellan dess idkare påfordras, för att vi ej skola öfver höfvan distanseras af andra nationer, som hunnit framom oss i utveckling och konkurrensförmåga.

---

## Nederländerna.

### Handel:

<i>Export</i> från Sverige 1875: 4,9 mill. kr.	<i>Hufvudvaror</i> 1875: trävaror, metaller.
1897: 24,4 » »	1897: trävaror, metaller.
<i>Import</i> till Sverige 1875: 9,2 » »	<i>Hufvudvaror</i> 1875: socker, kaffe, spritvaror.
1897: 8,5 » »	1897: kaffe, spritvaror.

### Sjöfart:

Fartyg afgångna från Sverige 1875: 268 om 84,479 ton.
1897: 742 » 772,584 »
» ankomna till Sverige 1875: 292 » 86,152 »
1897: 313 » 307,852 »

### Myndigheter för handel och sjöfart:

*Ministeriet för Waterstaat, industri och handel.*  
*Handels- och industrikamrar.*

*Meddelare:* Svenske och norske generalkonsuln i Amsterdam **Ernst Philipson.**





## Nederländerna.

Berättelsen för Nederländerna har i skrifvelse af den 16 november 1898 afgifvits af generalkonsuln i Amsterdam Ernst Philipson.

### I.

#### Åtgärder i Nederländerna till sjöfartens och utrikes handels främjande.

I afseende å frågan om, *vilka viktigare lagstiftnings- och andra åtgärder hafva i Nederländerna vidtagits för främjande af sagda lands sjöfart och direkta utrikes handel*, lämnas en bild af den nederländska sjöfartens och utrikeshandels utveckling under senare tider. Redogörelsen härför skall, säger generalkonsuln, på samma gång tydliggöra, huruvida utvecklingen berott på statens initiativ eller mellankomst eller allenast på enskild företagsanhet.

Generalkonsuln återgifver ett uttalande af en författare i nationalekonomi, dr Hubrecht, hvilken är en af Amsterdams mera framstående köpmän. Denne säger om Nederländernas *sjöfart* bland annat följande, som synes i vissa delar äga någon tillämplighet på våra förhållanden:

Under det att handelsflottan i utländsk fart år 1825 ej räknade mer än 20 fartyg, hade dess antal år 1841 redan stigit till 321 och nådde höjdpunkten 1858 med 609 fartyg om 370,000 kubiketers dräktighet. Tio år senare utgjorde den 421 fartyg. Sedan sjöfartslagstiftningen därpå reviderats, blef det skydd, som den nationella sjöfarten dittills åtnjutit, borttaget. Denna åtgärd invercade ej menligt på handelsflottans utveckling, ty den samtidigt verkställda förändringen i den engelska sjöfartslagstiftningen öppnade för den nederländska handelsflottan nya verksamhetsfält. Under decenniet 1850 till 1860 skulle den också med utvecklande af något mer energi kunnat tillkämpa sig en del af den allmänna utländska sjöfarten. Olyckligtvis försunmade den att rusta sig för en sådan täflan och förlitade sig på att allt framgent blifva använd i fraktfart för »Handelmaatschappij's» \*)

Sjöfarten.

»Handel-  
maatschappij.»

\*) »Nederlandsche Handelmaatschappij» hade, enligt Hubrechts berättelse, öfvertagit transporten af regeringens produkter från kolonierna till moderlandet och åtnjöt privilegier för denna transport. Bolaget hade uppmuntrat byggande af segelfartyg.

räkning. Då den med hänsyn till beskaffenheten af denna fart apterats till en viss typ, som ej lämpade sig för andra trader, blef denna trygghet olycksbringande. »Handelmaatschappij» öfvergaf nämligen 1868 systemet med fasta kontrakt och mottog där-efter fria anbud. De nederländska fartygens typ, form och dimensioner svarade ej mot tidens fordringar, och konkurrenterna hade under tiden helt och hållet ombildat sin materiel. Lyckligtvis började man vid denna tid att använda ångfartyg i utländsk fart.

Hvad beträffar sjöfarten med ångfartyg till andra länder, hafva Nederländerna ej på långt när fyllt det mått, som man kunnat vänta af en nation, så rik på traditioner och materiella förutsättningar. Denna omständighet har ej heller undgått att ådraga sig nationens och regeringens uppmärksamhet. 1874 tillsatte Generalstaternas andra kammare en komité, som den 17 mars 1875 afgaf förslag i ämnet, hvilket ännu utgör en af de bästa källorna för studiet af handelsflottans historia och ståndpunkt för 20 år sedan. Komiténs förslag och anvisningar förblefvo utan resultat. Några få af de senare upptogos af regeringen, men vida större betydelse har den omständigheten, att nationens uppmärksamhet drogs till de utvägar, som anvisades för handelsflottans utveckling. Under det att komitén ännu var sysselsatt med sina öfverläggningar, bildades det bolag, som sedermera är känt under namnet holländsk-amerikanska ångfartygsbolaget. Efter en anspråkslös debut har det förkofrats trots de talrika vedervärdigheterna, hvilka, om än de ej förskräckt stiftarne af företaget, sannolikt hållit andra tillbaka, som velat följa i spåren. Därefter grundades »West Indische Maildienst». Sedan dess har ej stiftats någon ny, regelbunden, nederländsk transmarin ångfartygsförbindelse, men på senare tider har konstaterats en ansenlig ökning af antalet lastbåtar. Särskildt gäller detta om Rotterdam.

Beträffande hvad under 1897 gjorts för ökandet af den nederländska flottan heter det:

Holland-Amerika-linien satte i fart två ångfartyg om respektive 8,301 och 10,400 tons samt lät börja byggandet af ett tredje om 12,000 tons; andra kända äldre rederier hafva låtit bygga sammanlagdt 17 fartyg om tillhoppa 41,961 tons; dessutom hafva under 1897 bildats flera nya rederier med ett sammanlagdt kapital af 2,035,000 floriner.

Finnes någon, som likväl förmenar, att Nederländerna avancera med för stor långsamhet, må han betänka, att framskridandet hvilar på en sund basis och att man har goda förhoppningar, att redarne skola veta att bevara den eröfrade terrängen. Det ekonomiska resultatet af de stora företagen är tillfredsställande.

De underhålla omsorgsfullt materielen och tveka ej att tillämpa nya förbättringar eller införa uppfinningar. Befäl och besättningar uppbära högt den holländska handelsflottans anseende. Den nederländska handelsflottan gör sålunda aktningsvärda bemödanden att återvinna den terräng, som en gång genom påvisade omständigheter för henne gått förlorad. Om den har en mödosam uppgift, beror det på att den ännu ej har tillräckligt stöd af kapitalet. Detta har, förskräckt af de långvariga förlusterna på segelfartygen, hållit sig på afstånd. Därtill hafva ock bidragit de uppoffringar, som hvarje förändring från ett system till ett annat ovillkorligen för med sig. Men farhågorna börja att skingras och fruktan att försvinna. Tydliga tecken visa härpå. Goda förhoppningar finnas, att den nederländska handelsflottan, som dock mäktat att utveckla sig under svårigheter af alla slag, ytterligare skall förkofra sig med stöd af redarnes energi och den holländska nationens särskilda lämplighet för sjömansyrket.

---

Härpå återgifves hvad en herr Kamerlingh Onnes yttrar om **Utrikes handeln**. den *utrikes handelns* tillstånd. Bland annat heter det:

Järnvägsnätet utvecklas och visar sig vara den bästa faktor för förbindelserna med kontinenten. Så småningom erkännes nyttan af de transatlantiska direkta linierna. Ost- och Vestindien förbindas genom regelbundna direkta ångfartygsförbindelser med nederländska hamnar. Vissa grenar af industriell verksamhet, som man trott försänkta i sömn, vakna ehuru långsamt från sin dvala, och andra uppstå under inflytandet af vetenskapliga uppfinningar. Hviloplatserna på framstegens väg betecknas af expositioner, som lägga i dagen förmågan af utveckling. Det ändamålsenliga exploiterandet af kolonierna och industriens uppsving äro garantierna för den nederländska handelns välmåga.

Därpå fortsätter generalkonsuln:

Den nederländska handelsflottan bestod vid 1897 års slut af 441 segelfartyg om 95,100<sup>36/100</sup> tons samt 171 ångfartyg om 200,728<sup>55/100</sup> tons eller tillhopa 612 fartyg om 295,828<sup>91/100</sup> tons.

Från Nederländerna utfördes under loppet af 1897 varor till ett sammanlagdt värde af 1,479,146,877 gulden.

Härnedan lämnas en jämförelse af Nederländernas export åren 1872 och 1896 i förhållande till åtskilliga andra europeiska makters och Förenta Staternas samma år.

L a n d	U t f ö r s e l		R a n g	
	år 1872	år 1896	1872	1896
England	kr. 4,940,800,000	kr. 5,688,000,000	1	1
Förenta Staterna	» 1,722,332,000	» 4,202,768,000	4	2
Tyskland	» 2,238,800,000	» 3,976,624,000	3	3
Frankrike	» 2,904,264,000	» 2,625,572,000	2	4
Nederländerna	» 776,000,000	» 2,139,200,000	7	5
Ryssland	» 1,082,344,000	» 2,055,632,000	5	6
Österrike-Ungern	» 1,003,600,000	» 1,476,064,000	6	7
Belgien	» 772,000,000	» 1,133,296,000	8	8

Ö k n i n g.

England . . . . .	kr. 747,200,000
Förenta Staterna . . . . .	» 2,480,436,000
Tyskland . . . . .	» 1,737,824,000
Nederländerna . . . . .	» 1,363,200,000
Ryssland . . . . .	» 973,288,000
Österrike-Ungern . . . . .	» 472,464,000
Belgien . . . . .	» 561,296,000

Frankrike har gått tillbaka med 278,692,000 kr. Nederländernas export har sedan 1872 ökat med 175 procent eller utvecklats i högre grad än någon annan af ofvannämnda länders.

Vid undersökningen af hvad från statens sida företagits till främjande af nederländska handels och sjöfartens bästa finner generalkonsuln en redogörelse för den nuvarande nederländska *konsulära organisationen* vara på sin plats, då densamma enligt generalkonsulns mening ej kunnat annat än utöfva ett mycket gynnsamt inflytande på den direkta utländska, särskildt transmarina handeln.

Nederländerna äro representerade af beskickningar i alla de länder, där de Förenade Rikena hafva sådana, men Nederländerna har dessutom en ministerresident i Japan och chargés d'affaires i Rumänien och Schweiz.

Med undantag af generalkonsulatet i London hafva Nederländerna ej ett enda fast aflönadt konsulat i Europa. Några af konsulerna på de allra förnämsta platserna åtnjuta kontorsbidrag. I Hamburg och Konstantinopel finnas fast aflönade vice konsul, och dessutom aflönas 5 s. k. lärlingskonsuler jämte en vice konsul, hvilken senare är anställd vid utrikesdepartementet i Haag. De sistnämnda uppbära 2,000 gulden om året. Med löner af minst 12,000 och högst 15,000 gulden aflönas däremot generalkonsulerna i Pretoria (för Sydafrikanska republiken), Buenos Aires (för Argentinska republiken), Rio de Janerio (för Brasilien), i Kina (tillika ministerresident), Honkong (för Sydkina m. m.) och i Shanghai

(alltså tre fast aflönade generalkonsuler i Kina), för republikerna Ecuador, Columbia och Venezuela, i Cairo (för Egypten), i Athén (för Grekland), i Singapore, Kapstaden, Melbourne, Bangkok (för Siam) och i Teheran (för Persien) samt konsulerna i Djedda (för Arabien), Penang, Calcutta och Smyrna. I Japan aflönas en vice konsul i Yokohama.

För anställning såsom vice konsul (fast aflönad) eller lärlingskonsul afläggas prof inför en examenskommission, däri ej blott f. d. diplomater och konsuler utan äfven framstående representanter för handeln och sjöfarten taga plats. Fordringarna synas i de flesta ämnen öfverensstämma med fordringarna för den s. k. kansliexamen vid våra universitet. Härtill kommer kännedom om varor, bokföring, handelsvägar och annat af mer praktisk beskaffenhet. Uppgifter föreläggas examinandi att besvaras på något af franska, engelska eller tyska språken, och frågor, som ställas till dem på något af dessa språk, måste på samma språk besvaras. En så beskaffad organisation anser generalkonsuln — hvad än må sägas om beskaffenheten af representationen i Europa — vara af stort gagn för den transmarina handeln.

Alla exporterande stater täfla att för sina produkter söka nya afsättningsfält, dit den mördande konkurrensen ej ännu hunnit och orsakat ruinerande pris. Att åt pioniererna bereda ett kraftigt och upplyst stöd torde på sådana platser intet vara mer egnadt än ett konsulat, hvars innehafvare aflönas på det sätt, att han kan egna sin tid och sina krafter till sina landsmäns fromma.

En i Amsterdam bosatt framstående köpman har författat en uppsats (tryckt i utdrag härefter), däri han skildrar de vedermodor, som möta exportören till transmarina platser, och utvägarne att skingra eller minska dem. Att han ej underkänner det stöd, den nederländska staten gifvit exporten till transmarina länder, framgår af att han ej synes mycket räkna på statens mellankomst för förverkligandet af hans idé, grundläggandet af ett stort transmarint handelskompani. Han säger nämligen, att regeringen på uppmaningen att medverka härtill skall svara, att den redan gjort nog genom att på de flesta platser, som egna sig för afsättning af nederländska exportvaror, anställa väl aflönade konsuler, hvilka med råd och dåd kunna stå exportörerna till tjänst.

I sammanhang härmed omnämnes en institution, tillkommen på enskildt initiativ, som dock åtnjuter något statsunderstöd. Det är *föreningen »het Buitenland.»* Den svarar förnämligast mot *»Het Buitenland.»* Den består af intresserade köpmän, industriidkare och bankmän, hvilka offra betydliga summor för att sätta unga män i tillfälle att förbereda sig för öfvertagandet af agen-

turer i transmarina länder för exportörer i Nederländerna. För närvarande åtnjuter föreningen bidrag från staten med 5,000 gulden om året. Dessa unga män sändas emellertid sällan genast till platsen för sin blifvande verksamhet. Genom medlemmarnes inflytande beredas de anställning på stora handels- och bankkontor, särskildt i London och Hamburg, där affärer afslutas med de länder, där de en gång skola slå sig ner.

På dessa kontor få de tillfälle att taga kännedom om språk, kutymer och varor, och då de blifvit väl förtrogna härmed, få de afresa till platsen för verksamheten. Deras utveckling följes med rätt mycket intresse, och flit, energi och godt uppförande belönas med rikligare pekuniärt understöd. —

Handels-  
traktater.

Tyskland afslöt under 1891 nya *handelstraktater* med Österrike-Ungern, Italien, Belgien och Schweiz, för hvilka det utmärkande var, att de kontraherande makterna sins emellan förbundo sig att under den tid traktaten gällde ej förhöja tullen för någon vara, som infördes från den ena staten till den andra, medan de förbehöllo sig full frihet att efter behag sänka tullen. Mellan Nederländerna och en hvar af de stater, som sålunda förbundit sig, bestodo traktater, hvilka tillförsäkrade Nederländerna behandling såsom den mest gynnade nation. Hvarje nedsättning af tullen, som ett af förenämnda länder beslutat, blef följaktligen också till direkt nytta för den nederländska exporthandeln. Nederländerna ägde också vid denna tid traktater med Sverige-Norge, Storbritannien, Grekland, Serbien, Rumänien, Frankrike, Spanien och Portugal på enahanda gynnsamma villkor. De fyra sistnämnda länderna uppsade emellertid 1892 de med dem afslutade traktater. Nya fördelaktiga handelsfördrag hafva återigen knutits med Spanien och Portugal. Under allra senaste tiden hafva traktater ingåtts med Japan och Oranje-fristaten. Hvad Japan beträffar, har ju detta land allenast åt Storbritannien, Frankrike och Tyskland förlänat åtnjutandet af en särskild tariff för beräkningen af införselstullen å vissa varor, då Japan fasthåller vid principen att ej gifva särskilda förmåner åt andra nationer än dem, hvilkas handel med Japan är af betydande omfattning. Detta är ej förhållandet med Nederländernas export till Japan, och Nederländerna hafva måst nöja sig med förbindelsen, att, därest någon förmån med hänsyn till den allmänna tariffen skulle beredas annan stat, Nederländerna också skola komma i åtnjutande däraf.

Vattenkommuni-  
kationer.

År 1863 biföllo Generalstaterna ett lagförslag, hvilket hade till syfte reglerandet af *vattenkommunikationen* mellan hafvet samt Rotterdam och Amsterdam. Hvad Rotterdam beträffar, har man på grund häraf upprättat en ny förbindelse mellan denna

stad och hafvet, i det att man genomskurit den del af provinsen Zuid-Holland, som kallas »Hoek van Holland». På detta sätt bildades »Nieuwe Waterweg», som utgör en distans af 33 kilometer. Efter det att arbetet till en början stött på stora svårigheter, fann man tack vare en lag 1881 nya utvägar för dess fullbordande. Sedan dess eger man en förträfflig kommunikationsled utan slussar, genom hvilken de mest djupgående fartyg kunna gå ända upp till Rotterdam. På »Nieuwe Waterweg» hafva från 1863 till 1897 nedlagts 44 millioner gulden, hvaraf staden Rotterdam bidragit med 3 millioner. Vattenvägen till Rotterdam är fullständigt oberörd af de strängaste vintrar. Tack vare denna förbindelse och stadens belägenhet vid Rhens mynningar, som satts i farbart skick och omsorgsfullt underhållas och därigenom möjliggöra en förbindelse med »Hinterland», som är utan motstycke, hafva Rotterdams handel och sjöfart utvecklat sig till den grad, att hamnen är ej blott den förnämsta i Nederländerna, utan äfven en af de mest betydande i Europa. Stadens förvaltande myndigheter hafva ock bidragit till detta resultat och i sin mån gjort allt, för att hamnen måtte motsvara de mest uppdrifna fordringar. Utom bojarna i den djupa och breda floden, där transportbåtarna på hvilken sida som helst kunna närma sig de stora lastångarna, finnas talrika dockor, hvarifrån varorna öfverflyttas i järnvägs-vagnar, och en oändlig mängd kajer, hvilkas antal alltjämt utvecklas, elektriska kranar och koltippar. Från 1874 till 1895 har staden nedlagt 22,000,000 gulden på hamnarbeten. En ny liggplats håller på att inredas, hvilken färdig skall kosta 9,000,000 gulden. Antalet ankomna fartyg under de 10 sista åren har, trots den starka minskningen af segelfartyg, ökats i proportionen 1—1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, och fartygens nettodräktighet har mer än fördubblats. Under 25 år har fartygens antal fördubblats och nettodräktigheten fördubblats. 1897 ankommo till Rotterdam 6,212 fartyg om 5,409,417 tons. För jämförelsen må anföras, att under samma tid ankommo till Antwerpen 5,106 fartyg om 6,215,550 tons och till Hamburg 10,477 fartyg om 6,445,000 tons.

I fråga om Amsterdam förfor man på ett annat sätt. Regeringen gaf åt ett bolag koncession på det byggnadsarbete, som åt Amsterdam gifvit »Noord-Zee»-kanalen. Bolaget erhöll rätt att torrlägga delar af Zuidersee. Genom försäljning af den torrlagda, dyrbara marken vanns nödigt kapital för kanalarbetets utförande. Kuststräckan mellan Amsterdam och Ymuiden genomskars där-efter, och kanal gräfdes med 50 meters bredd i dagen och 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> meters djup. Genom två stora slussar står kanalen vid Ymuiden i förbindelse med hafvet. 1882 öfverlämnades arbetet till staten.



Nordsjökanalen har återupplifvat Amsterdams något tvinande handel, och sjöfarten hade vid 1897 års slut fyrdubblats. Under nämnda år anlände till staden 1,933 fartyg om 1,585,352 tons. Slussarna vid Ymuiden visade sig snart otillräckliga, och under tiden 1888—1896 har byggts en ny kolossal sluss 225 meter lång, 25 meter bred och 9 meter djup. Portarna manövreras med elektricitet. Denna sluss har kostat 9,000,000 gulden. På 2 1/2 à 3 timmar går nu ett ångfartyg med sakta fart från Nordsjön upp till Amsterdam. För närvarande föreligger ett nytt förslag till kanalens utvidgande, vissa bryggors omändrande m. m., hvilket skall draga en kostnad af 10,000,000 gulden.

Genom den s. k. Merwede-kanalen, hvilken byggdes 1892 och 1893 och kostade 21,000,000 gulden, står Amsterdam i förbindelse med Rhen. Den är af största betydelse för transporten af varor till sydvestra Tyskland.

För begagnandet af de två förstnämnda, med ofantliga kostnader anlagda och stor omsorg underhållna förbindelserna med hafvet upptager staten ej någon afgift.

Subventioner.

Staten understöder nedannämnda ångfartygsbolag med följande belopp:

bolaget »Zeeland», trafikerande traden Vlissingen—Queenborough och tillbaka . . . . .	fl. 306,000;
bolaget »Nederland», trafikerande traden Amsterdam—Batavia och vice versa . . . . .	» 114,500;
bolaget »Rotterdamsche Lloyd», trafikerande linien Rotterdam—Batavia och vice versa . . . . .	» 114,500; och
bolaget »Kon. West Indische Mail Dienst, trafikerande linien Amsterdam—Paramaribo—Curaçao och tillbaka . . . . .	» 47,700;

Subventionen afser ersättning för befordran af bref och paket för regeringens räkning. I kontrakten med bolagen »Nederland» och »Rotterdamsche Lloyd» den 8 april 1893, som stadfästs att gälla i femton år, stipuleras ett fixt ersättningsbelopp för hvarje resa, som måste tillryggaläggas på i kontrakten närmare angifvet sätt och föreskrifven tid. Efter fem års förlopp utgår ett högre ersättningsbelopp, beroende på om bolagen vid samma tid lyckats att med nya fartyg reducera den tid, inom hvilken deras fartyg vid tiden för kontraktens undertecknande kunde tillryggalägga resan.

De nya fartygen måste byggas på nederländska varf, och underlåtenhet att fullgöra denna föreskrift, från hvilken undantag

endast medgifves i händelse bolagen visa, att i Nederländerna ej kan byggas ett fartyg af den beskaffenhet, som för ändamålet erfordras, är belagd med synnerligen höga böter. Sådana böter drabba ock bolagen för underlåtenhet att fullgöra kontraktens öfriga många bestämmelser (afvikelser från turen, försinking m. m., som ej beror på force majeure m. m.). Det med bolaget »Zeeland» den 14 juli 1898 afslutade kontrakt upptager ungefär samma bestämmelser och ansvar.

År 1887 eller något därförut började i Nederländerna en stark opinion göra sig gällande för afskaffandet eller nedsättandet af *konsulatafgifterna*. Dessa utgingo vid denna tidpunkt med 4<sup>1/2</sup> **Konsulatafgifter.** cent per kubikmeter eller 10 cent per ton af fartygens netto-dräktighet. Handelskammaren i Rotterdam understödde en af handelskammaren i Harlingen till utrikesministern i förenämnda syfte riktad framställning och anförde, att den gällande lagstiftningen väl ej kunde anses medföra så stora olägenheter för ångfartyg i regelbunden fart, men däremot för fartyg i fraktfart, som gingo från en hamn till en annan, erbjöd en stor tunga, hvilken verkade som en formlig skatt, enär den prestation, för hvilken afgiften uppbars, i vanliga fall ej alls föranledde någon möda eller särskildt besvär. Handelskammaren yttrade vidare, att huru stort värde den än satte på att Nederländerna i utlandet representerades väl och värdigt, kunde den ej finna, att kostnaderna därför helt och hållet eller till största delen skulle falla sjöfarten till last. Nederländska handelsintressen på en mängd inne i främmande länder belägna orter, där konsulatafgifter ej uppbares, hade dock på tillfredsställande sätt blifvit besörjda. Handelskammaren visade därefter på förhållandena i England och Tyskland. För engelska fartyg uppbar de engelska konsulerna fl. 1,50 för hvarje fartyg, och för tyska fartyg erlades konsulatafgift med fl. 0,02 per ton eller <sup>1</sup>/<sub>5</sub> af hvad nederländska fartyg hade att utgöra. Den engelska förebilden borde följas; en liten fix afgift borde erläggas för hvarje fartyg och öfriga expeditionsåtgärder betalas enligt i lagen den 18 april 1874 (konsulsinstruktionen) intagen taxa. Afgifterna för sistberörda åtgärder kunde ingalunda anses oskäligen. Då denna skrifvelse ej hade åsyftad verkan, riktade handelskammaren en petition till Generalstaternas andra kammare.

Vid behandlingen af utrikesbudgeten 1888 yttrade emellertid utrikesministern i förevarande ämne, att frågan stode tillsammans med sjöfartens för tillfället betryckta läge. Det vore naturligt, att afgiften under det rådande tillståndet af »malaise» kändes särskildt betungande.

Såsom ett exempel på huru nämnda afgift vid denna tid verkade må anföras, att ett nederländskt fartyg om 1,700 tons brutto, som i juli 1888 inköpts i Sunderland, till slutet af november samma år, eller under sammanlagdt fyra månader, i konsulat-afgifter haft att erlägga 445 fl. Under engelsk flagg hade samma fartyg ej behöft utgifva mer än 15 fl. 1889 framlades för Generalstaterna ett förslag till nedsättning af afgiften. Enligt detta skulle en fix afgift erläggas för hvarje fartyg med fl. 2,50 för hvarje gång. De afgifter, som för ett fartyg i samma hamn uppbyros under ett år, fingo ej öfverstiga 25 fl. Lagen promulgerades den 14 april 1890, men rönt ej enhälligt bifall. För större fartyg gaf den utan tvifvel äsyftad lindring, men de redier, som bedrefvo sjöfart med mindre fartyg, klagade öfver att de i själfva verket fingo betala mer än före det lagen trädte i kraft. Dessa klagomål hade till följd, att ett nytt lagförslag förelades Generalstaterna, enligt hvilket den fasta afgiften för fartyg, hvars nettodräktighet ej öfverstege 300 kubikmeter, skulle utgöra en gulden, medan fartyg, som ej måtte 170 kubikmeter, skulle helt och hållet vara befriade från afgiften. Detta förslag antogs af Generalstaterna och promulgerades såsom lag den 15 augusti 1892.

I detta sammanhang redogör generalkonsuln för nu gällande föreskrifter.

I konsulatafgift för ett nederländskt fartyg erlägges nu fl. 2,50 för fartyg af öfver 300 kubikmeters ( $2^{83/100}$  km. = 1 ton) dräktighet och fl. 1 för fartyg af mindre dräktighet. För fartyg, hvars dräktighet understiger 170 kubikmeter, erlägges ej konsulat-afgift. För intet fartyg må under loppet af ett år i samma hamn erläggas mer än sammanlagdt 25 floriner.

Fyr-, ton- och  
båkpenningar.

*Fyr-, ton- och båkpenningar* utgjordes enligt lagen den 13 augusti 1849 med ett visst högre eller lägre belopp, allt efter som fartyget anlände från en mer eller mindre aflägsen ort, och utgick såväl då fartyget anlände till som då det lämnade nederländsk hamn.

För fartyg, som t. ex anlände från svenska hamnar, erlades 7 cent per ton vid ankomsten och 3 cent vid utgåendet. Fartyg, som anlände i barlast, betalade endast hälften af afgiften.

Genom lagen den 3 juni 1875 afskaffades fullständigt denna afgift.

Inspektion å ång-  
maskiner.

Den 15 april 1896 promulgerades en *lag angående tillsynen å ångmaskiner*. Denna kontroll utöfvas af en kommission, som på vissa tider och på i lagen föreskrifvet sätt är berättigad att undersöka och i händelse af brister utdöma ångmaskiner af alla slag.

Vidare erinras, bland annat, om ett förslag till lag angående rätten att föra befäl och att kunna anställas såsom styrman och maskinist på nederländska handelsfartyg. Förslaget afser att göra examina till befälsgrader obligatoriska. För anställning af utlänningar såsom befäl på nederländska fartyg skola nu uppställas samma fordringar som för nederländare.

Sedan man erfarit, hvilken verksam del den nederländska staten tagit i befrämjandet af den nederländska sjöfartens och utrikes handels blomstring, frågar man sig ovillkorligen: måhända har staten dock för hvad den fått kosta på konsulatväsendet och kommunikationsanstalterna och för efterskänkandet af vissa afgifter och pålagor beredt sig en ekvivalent genom särskild skatt å rederirörelse?

 Skatt å rederi-  
 rörelse.  
 »Bedrijfs-  
 belastning.»

En sådan skatt, den s. k. »bedrijfsbelastning», utgår också, och det har syntts vara i sin ordning att redogöra för beskaffenheten däraf och dess verkan.

1:o) Skatt på rederi, som ej är stäldt på aktier.

a) Om ett sådant rederi äger ett kapital af t. ex. 100,000 fl., nedlagda i fartyget, och under de tre sista åren haft en medelinkomst af 10,000 fl., äger rederiet för beskattningen beräkna sig afdrag af 7 procent å kapitalet, d. v. s.

medelinkomst . . . . .	10,000 fl.
afdrag med 7 procent å 100,000 fl.	7,000 »
	återstod 3,000 fl.

Hvad efter nämnda afdrag återstår af inkomsten utgör själfva skatteobjektet, och skatten beräknas med 2 fl. 50 cent per hvarje 100 fl. af dettas sammanlagda värde, alltså i detta fall med 75 fl. Man har utgått från att rederier, som ej äro aktiebolag, ej använda inkomsten till afskrifning för slitning af materiel m. m. Skulle likväl rederiet önska begagna en del af inkomsten till afskrifningar, nedsättning af fartygets balansvärde o. d., kommer sådant ej i betraktande vid beräkning af skatten, som, på sätt nämndt, utgår af rederiets medelinkomst under de sista tre åren med afdrag af 7 procent å driftkapitalet.

b) Har rederiet under de två före det sista förflutna åren ej haft någon inkomst alls, men under det sista haft någon inkomst, får rederiet beräkna sig afdrag med 21 procent af kapitalet.

Understiger inkomsten af sista årets rörelse berörda afdrag, är rederiet befriadt från erläggande af skatt.

1:sta och 2:dra året . . . . .	ingen inkomst
3:dje året inkomst af . . . . .	22,000 fl.
Afdrag 21 procent å 100,000 fl. . . . .	21,000 »
	återstod 1,000 fl.,

som belägges med skatt af 25 floriner.

Skulle vinsten under tredje året varit 20,000 fl., erlägger ej rederiet någon skatt.

c) Har rederiet det första året ej förtjänt fullt 7 procent å kapitalet, det andra ej heller, men det tredje ett belopp, som öfverstiger 7,000 fl., beräknas skatten på följande sätt:

1:sta året t. ex.	6,000 fl.	d. v. s.	1,000 fl.	under 7 procent
2:dra » »	5,000 »	»	2,000 »	» 7 »
3:dje » »	12,000 »	»	5,000 »	öfver 7 »
	23,000 fl.			

Vinsten under de tre åren lägges tillsammans och rederiet äger rätt att därå afdraga 21 procent af driftkapitalet. Skatteobjektet i föreliggande fall utgör 2,000 fl. och skatten betalas med 50 fl. Går sammanlagda vinsten under de tre åren ej upp till 21 procent af driftkapitalet, betalas ej skatt. Då medelinkomsten af rederirörelse, efter hvad som för generalkonsuln uppgifvits, ytterst sällan uppgår till 7 procent af driftkapitalet, måste anses att skatten ej verkar betungande.

2:o) Rederi, som är ställdt på aktier.

Detta betalar skatt med fl. 2,50 för hvarje 100 fl. af medelvinsten under de sista tre åren. Bolaget äger rätt att för beskattningen beräkna sig afdrag för hvad det af vinsten på bolagsstämma afsatt till afskrifningar å materiel m. m. Användes hela vinsten här till, betalas ej skatt. Det har uppgifvits, att dylika afskrifningar endast med största svårigheter kunna kontrolleras och att i själfva verket skatten jämväl för denna kategori af rederier ej verkar betungande.

Till slut meddelar generalkonsuln, att i Nederländerna ej utgå exportpremier, och att någon särskild kreditlagstiftning för fartyg ej heller existerar.

## II.

**Åtgärder, som borde i Sverige vidtagas för höjande af sjöfarten och handeln mellan Sverige och Nederländerna.**

Under förutsättning af bibehållandet af det nu i Sverige rådande ekonomiska system synes frågan endast förutsätta en undersökning, huruvida den svenska sjöfarten till Nederländerna med hänsyn till antal och storlek af alla svenska fartyg i utrikes fart kan anses tillfredsställande, om tillfälle gifves till dess ytterligare utvecklande och huru detta skulle kunna åvägbringas, samt huruvida nu rådande handelsförbindelser mellan Sverige och Nederländerna i något afseende kunna utvidgas.

I förstnämnda hänseende har undersökningen blifvit stödd på den tabell, som förekommer å sidan 10 i Första kammarens tillfälliga utskotts (N:o 2) utlåtande, N:o 2, vid riksdagen 1898. Här nedan lämnas en på grunderna i samma tabell fotad redogörelse för *den svenska sjöfarten till Nederländerna år 1897*:

	Antal af svenska fartyg inom hvarje kategori, hvilka ankommit till Nederländerna.	Procent af hela antalet svenska fartyg inom hvarje särskild kategori.	Antalet resor, svenska fartyg i hvarje särskild kategori företagit till Nederländerna.	Sammanlagda nettodräktigheten af svenska fartyg inom de särskilda kategorierna.
100— 200 tons	4	0,8 procent	7	903,53
201— 300 »	2	0,6 »	2	530,53
301— 400 »	7	4,2 »	36	11,841,41
401— 500 »	2	2,3 »	4	1,863,23
501— 600 »	3	5,1 »	14	7,773,86
601— 700 »	3	7,3 »	3	2,012,89
701— 800 »	8	21,6 »	26	19,465,58
801— 900 »	10	47,6 »	25	21,057,99
901—1,000 »	8	44,4 »	19	18,151,63
1,001 och däröfver	19	44,2 »	49	81,322,54

Med hänsyn till beskaffenheten af de svenska produkter, som förnämligast införas till Nederländerna, malm och trävaror, och nödvändigheten att för forsländet af sådana varor i regeln använda större fartyg, framgår af förestående redogörelse, att en högst betydlig del, i vissa kategorier nära 50 procent af alla svenska fartyg, som för sådant ändamål kunna ifrågakomma, gått i fart till Nederländerna. För transporten under 1897 af malm hafva användts i traden Oxelösund—Amsterdam eller Rotterdam 19 svenska fartyg och i traden Luleå—Amsterdam eller Rotterdam 1 svenskt fartyg (resp. 11 och 9 norska fartyg). Under 1898

Generalkonsul  
Philipsons åsikt.

Malmtransport.

hafva 2 svenska fartyg om hvarterdera 2,000 tons användts i traden Luleå—Amsterdam eller Rotterdam. Vid tiden för berättelsens afgifvande hade transporten af malm från Oxelösund ännu ej för sistnämnda år upphört, hvarför generalkonsuln ansett sig ej böra lämna uppgift om densamma. Om öfriga 50 procent af svenska fartyg inom de kategorier, som för nämnda fart kunna ifrågakomma, äro lämpliga att därför användas, har generalkonsuln sig icke bekant. Antagligen är detta ej fallet. Erfarenheten har visat, att det ej är nog, att ett fartyg har de erforderliga dimensionerna för transporten af malm; det är nödvändigt att det särskildt är därför apterad. Den ståtliga flottilj af norska fartyg, hvarje af omkring 2,000 tons nettodräktighet, hvilka användts för transporten af järnmalm från Luleå under åren 1897 och 1898, hafva i regeln ej varit inrättade för sådan fart. Det är bekant, att fartygen tagit skada af de tunga lasterna. Från Sverige infördes till Nederländerna 1897 med svenska fartyg 108,800,000 kilogram malm och med norska 253,939,600 kilogram eller med svenska och norska fartyg sammanlagdt 362,739,600 kilogram, återstående 575,154,650 kilogram malm från Sverige hafva till Nederländerna införts med främmande nationers fartyg, företrädesvis engelska, nederländska och danska. Skulle en sådan enorm kvantitet (och densamma blifver ju med öppnandet af Luleå—Ofoten-banan sannolikt ännu betydligare) till Nederländerna införas af uteslutande eller till största delen svenska fartyg — de i Post- och Inrikes- samt andra svenska tidningar synliga upprop till svenska rederier att ingifva anbud på öfvertagandet af malmtransporten tyder på att vederbörande tänkt sig något sådant möjligt — erfordrades säkert, att Sverige köpte eller, med hänsyn till nödvändigheten att för denna fart hafva en viss särskild typ, lät nybygga ett stort antal fartyg. Allt beror i detta fall, anser generalkonsuln, om kapitalet skall ställa sig villigt till företagsamma redares disposition. Sedan uppstår frågan, hvar sådana stora fartyg skola bäst byggas, och det råder väl ej något tvifvel om att svenska verkstäder till fromma för vårt land kunde mottaga och utföra en del af eventuella beställningar. Ett utmärkt fartyg för ifrågakomna fart, ehuru ej byggdt i Sverige, är det svenska »Oscar II». Ett annat, det nederländska »Maud Cassel», om 2,493 tons netto, enkom byggdt för malmtransport och i regelbunden fart mellan Oxelösund och Rotterdam, har generalkonsuln också hört prisas. Det är byggdt i Sunderland.

Vid jämförelse mellan Sveriges och Nederländernas officiella handelsstatistik för år 1897 har generalkonsuln funnit, att åtskilliga varuartiklar, hvilka utgöra viktiga beståndsdelar af den nederländska importen, alls ej eller med hänsyn till omfattningen af den svenska exporten af samma varor endast i obetydlig grad införas till Nederländerna. Detta är blott att konstatera ett faktum. Anledningen därtill kan bestå i varans eller tillverkningens egen beskaffenhet och däraf föranledda mindre begärighet, priset, transportkostnaderna m. m., allt omständigheter, hvilka i hvarje särskildt fall måste noga undersökas, men förhållandet kan ock bero på att man hemma anser, att Nederländerna ej äro en marknad för en eller flera af ifrågavarande artiklar. Utan att våga bestämdt påstå, att sådant skulle medföra ett gynnsamt resultat, antager generalkonsuln, att export eller utvidgning af redan förefintlig export från Sverige skulle kunna ifrågakomma af en del närmare angifna varor. Generalkonsuln har beträffande hvarje särskild af dessa artiklar uppgifvit värdet af den svenska exporten därpå under 1897, värdet af den nederländska importen därpå samma år, de länder hvarifrån Nederländerna företrädesvis importerat varan och värdet af importen från hvarje land samt namnen å några ansedda firmor i hvarje särskild bransch, med hvilka eventuella förbindelser torde kunna knytas. Dessa uppgifter hafva här utelämnats.

---



*Bil. till generalkonsul Philipsons berättelse.*

### Nederländernas transmarina exporthandel och staten.

(Uttalande af en nederländsk köpman).

Syftet med vårt konsulatväsen är icke blott att skydda nederländska köpmäns intressen i utlandet utan äfven att utveckla redan bestående och uppspara nya handelsförbindelser.

Våra konsulter sträfva att uppfylla detta mål genom att tillhandahålla upplysningar och adresser åt hvarje nederländare, som vänder sig till dem. I årsberättelserna gifva de en öfversikt af handelns tillstånd i det land, där de äro anställda, och fästa på samma gång uppmärksamheten på hvad som ännu återstår för Nederländerna att göra.

Dessa årsberättelser publiceras och spridas, men göra de mycken nytta?

Hjälper det väl, om man i nästan hvarje årsberättelse från transmarina länder läser om allt hvad Nederländerna kunde göra, om våra köpman hade tillräcklig företagsamhet?

Hjälper det väl, om i nästan hvarje årsberättelse ständigt förnyas uppmaningen att upprätta nederländska handelshus i länder på andra sidan de stora hafven?

Hjälper det väl, då man på sin höjd ej slår döförat till för de råd, som gifvas af män, hvilka staten sändt ut för att iakttaga köpmannens intressen, men aldrig lägger råden på hjärtat eller följer desamma?

Utvecklingen af samfärdseln öfver hafven och dennas egenkap att samtidigt blifva allt snabbare och billigare hafva skapat den nederländske landtbrukaren väldiga konkurrenter. Det är en strid om hvem som kan tillhandahålla produkterna billigast.

Efter framhållande af vissa omständigheter angående Nederländernas jordbruk och ökade industriella verksamhet fortsätter artikelförfattaren:

Önskar man att detta framåtskridande skall fortgå, måste man i tid draga försorg om att storindustrin ej lider af öfverproduktion och däraf följande kriser, utan att den i stället finner utvägar till afsättning af sina produkter

Vi se, hurusom alla stora nationer äro upptagna med att söka afsättningsorter för produkterna af sin näringsflit. Vi se huru de genom diplomatin i förbindelse med makt demonstrationer vetat att tillskansa sig stora områden, hvarest de tryggt slå sig ned för att blifva i tillfälle att föryttra sina varor och sätta sina ingenjörer i verksamhet.

Nederländerna äro ett för litet land för att få vara med om Kinas delning eller fordra ett stycke af Afrika. Hvad det ej kan åstadkomma medelst sin diplomati, kan det vinna genom att gifva moraliskt och finansiellt stöd åt dem, som önska utveckla våra handelsförbindelser med länderna på andra sidan de stora hafven. Vårt land behöfver ej kasta ut millioner om året för demonstrationer i dessa länder, men med några hundra tusen i ett par år skulle det kunna föra vår handel och industri ett långt stycke väg framåt. På hvad sätt? Därför skola vi längre fram redogöra.

När vi tala om utvecklingen af export, är det skäl att först undersöka, i hvilket läge vår utrikes handel befinner sig. — — —

Med undantag af dessa båda länder — nederländska Indien och Transvaal — är utförseln till transmarina länder ytterst obetydlig. Vi känna blott tre bolag, hvilka hafva filialer i sådana länder. Då så många marknader återstå, kan antalet naturligtvis orimligt mycket utvecklas.

Vi hafva några exportförbindelser med Syd- och Central-Amerika, Rangoon och Japan, medan också åtskilliga fabrikanter sälja direkt till transmarina platser, tack vare adresser och förmedling, som lämnats af konsulerna och resande, eller erhållits genom annonsering. Man kan dock ej vara blind för den fara, som dessa förbindelser medföra för fabrikanterna. Ytterst sällan lyckas det att mot konnossementet erhålla betalning i Europa; i de flesta fall måste varan sändas öfver hafvet, och när man betänker det stora afståndet mellan köpare och säljare, rättskipningens jämmerliga tillstånd på många orter och de så ofta förekommande meningsskiljaktigheterna om varans beskaffenhet, fattar man lätt, att afsändaren är helt och hållet prisgifven åt kunden. Dennes anseende må vara aldrig så godt och de upplysningar man om honom lyckats erhålla aldrig så förträffliga, på andra sidan hafvet har man i de politiska tilldragelserna, fluktuationerna i guldagiöt eller silfverkursen att göra med lika många »forces majeures», med hvilka man måste hålla räkning. Hvilken förlust för en fabrikant, då hans vara ej accepteras, då den ligger för hans räkning och intet annat för honom återstår än att låta konsulu försälja eller sända densamma tillbaka!

Kan det för öfrigt vara fördelaktigt för en fabrikant att få vänta på betalning i 10 à 12 månader? Nej, en fabrikant kan ej hafva sitt kapital i varor på andra sidan hafvet, hans kapital måste ligga i hans fabrik och genast stå till hans förfogande, så att han städe kan förverkliga nya idéer.

Hans sinne får ej vara fylldt med bekymmer, om en kund långt borta skall acceptera och betala hans vara. Han måste vara fri, så att han kan ägna alla sina tankar och krafter åt sin uppgift och sin fabrik.

Detta är just det system, som gjort både de engelska fabrikanterna och de engelska handelshusen så mäktiga och vid hvilket de ännu till största delen hålla fast; fabrikanterna tillverka och öfverlämna försäljningen till köpmännen.

Den endast skenbart hållbara tesen: »direkt från producenten till konsumenten på andra sidan hafvet» är ej den billigaste metoden. Den risk, som den direkta försäljningen för med sig, måste hafva en motvikt i en anseelig förhöjning af priset.

De flesta nederländska varor, som nu föras till transmarina länder, passera genom händerna på exportörer i Hamburg, Paris och London, och tyskar, fransmän eller engelsmän föra dem på marknaden. Detta är den bekvämaste vägen för våra fabrikanter och den, med hvilken minsta risk är förenad. Tillverkarne få åtminstone sina penningar inom trettio dagar.

Men utom att främlingar skörda den största vinsten på varan, kan det i längden sägas vara den fördelaktigaste vägen?

Hvar och en begriper, att en tysk ej köper något från Nederländerna, om han på lika fördelaktiga villkor kan få varan i sitt eget land, och då Tysklands industri är mäktig och mångsidig, återstå för de nederländska tillverkarne blott de varor, hvarpå ej mycket kan förtjänas. Dessutom löpa de faran, att deras kund gör sina landsmän så förtroliga med tillverkningsättet m. m., att dessa en annan gång skola börja konkurrera.

Borde ej en nederländare gå tillväga på rakt motsatt sätt och ställa så, att han finge sina order upptagna här på platsen?

Inse nederländska fabrikanter denna skillnad? Låta de åtminstone våra exportörer få köpa för samma fördelaktiga pris som utlänningar, lämna de åt dem varor i konsignation eller profver? Till min ledsnad måste jag säga, att ofta motsatsen inträffar. Många nederländska fabrikanter synas finna större ära i att sälja till utlandet än till nederländare.

Men för att komma så långt, måste det i Amsterdam finnas exportörer, som i transmarina länder hafva filialer af sina egna

hus och som i stor skala kunna gripa sig an med den nederländska exporthandeln. — — — —

Författaren förordar härefter *upprättandet i Amsterdam af ett stort transmarint handelskompani, som på olika transmarina platser hade sina filialer.*

I spetsen för dessa filialer böra stå personer, som med stöd af mångårig erfarenhet känna marknaden och köpmännen på dessa platser och sålunda kunna förekomma, att kompaniet inlåter sig i misslyckade operationer. Man skulle kunna skänka dessa personer sitt fulla förtroende och genom en betydlig andel i vinsten göra sig försäkrad om deras nit. Filialerna böra helt och hållet ledas af dem och order samt initiativ till nya företag utgå från dem, under det att öfverstyrelsen i Amsterdam skulle hufvudsakligen befatta sig med administrativa och kontrollen öfver finansiella frågor. I främsta rummet böra nederländare tagas i beslag för dessa sysslor och särskildt torde de af föreningen »Het Buitenland» utsända unga män lämpa sig därför. På andra ställen skall man väl med bistånd af konsulerna och i nödfall genom besök på platsen försäkra sig om valet af lämpliga personer.

Dessa filialer skulle i främsta rummet föryttra varorna till köpmännen och de större butikägarne på platsen, ledarne däraf skulle själfva resa omkring i landet och öfvervaka inkasserandet af fordringar. Dessutom kunna de taga i sina händer exporten från det land, där de vistas, till Nederländerna. Är det ej skada att så många af dessa produkter: ull, färgträ, palmolja, siden, ris, på omvägar komma till oss, hvarigenom vår industri så uppenbart kommer i sämre läge gentemot sina konkurrenter?

Författaren afser ett handelskompani, som skulle göra affärer med flera olika platser, men ej om flera kompanier, som skulle göra dylika affärer, emedan han väntar långt bättre resultat af ett enda kompani; särskildt motser han följande fördelar:

- 1:o Smärre administrationskostnader;
- 2:o. Fördelaktigare villkor i fråga om köp och försäljning;
- 3:o. Man kan bättre profitera af den erfarenhet man gör på de olika platserna;
- 4:o. Man kan bättre vara till tjänst för de mindre fabrikanterna;
- 5:o. Man kan låta affärerna på en af platserna för tillfället hvila;
- 6:o. Alla platserna kunna hafva en gemensam representant i nederländska Indien;

7:o. Det går lättare att befordra handeln mellan filialerna inbördes.

Dessa punkter utvecklas närmare, hvarefter författaren säger:

Vi hafva nu sett, att Nederländerna hafva behof af att dess industri utbredes och att det målet bäst förvärfvas genom upprättandet af ett stort transmarint handelskompani. Vi hafva undersökt, huru ett sådant kompani skulle lända till nytta för våra kolonier i Indien och för de där upprättade handelsföretag och hvilken stor framtid det i öfrigt skulle få. Och nu komma vi till den viktiga frågan: hvem bör upprätta ett sådant kompani, hvem förskjuta det därför erforderliga kapitalet? De som skola förskjuta penningarne eller snarare aktieägarna måste vara de, som af kompaniets upprättande skulle draga den största nyttan, alltså alla industriidkare, många nederländsk-indiska företag, alla importörer, exportörer, assuradörer, agenter och mäklare, med ett ord alla, hvilka hafva intresse af den nederländska handeln. Sålunda ej kapitalister? Skola aktierna ej lämpa sig för placering? Nej, en sådan affär skall de första åren ej medbringa någon direkt vinst, ej någon nämnvärd utdelning. Huru sunda dess grundvalar än må blifva, huru sorgfälligt transaktionerna förberedas, så skola — just därför — de första åren utmärkas af trefvande, af försök. För att få fast fot skall man i början nöja sig med små vinster, senare skall man skörda frukterna. Men hvad man genast skall vinna, om ock i mindre skala, det är en ökad utförsel af nederländska och en ökad och billigare import af transmarina produkter.

Men skola så många köpmän och industriidkare under några år kunna afvara ränta på sina penningar? Skall en vädjan till dem vara tillfyllest, om kanske ett par millioner erfordras, och skall man ej behöfva lita till bistånd af kapitalisterna? Svaret härpå ligger, synes det författaren, i det följande.

Vi hafva sett huru andra stater lägga ned millioner i örlogsskepp och expeditioner för att förvärfva nya afsättningsorter för sin industri. Vi se huru andra stater understödja ångbåtslinier, gifva utförselspremier, med ett ord moraliskt och finansielt skynda handeln och industrin till hjälp.

Skulle det vara orimligt att uttala den förhoppningen, att den nederländska staten skall göra detsamma, som den gjorde 1824? Då gaf den en klaven till upprättandet af Handelskompaniet. Staten, eller rättare konung Wilhelm III, garanterade en ränta af 4 <sup>1</sup>/<sub>2</sub> procent om året under 25 år, och då styrelsen kontrollerades af ett statsombud och valdes af de intresserade själfva, väckte detta företag en sådan känsla af förtroende, att aktiekapitalet nästan tre gånger öfvertecknades.

Om nu staten än en gång, då det gäller ett stort allmänt intresse, på samma sätt, vore det också med en kortvarigare räntegaranti och med ett vida mindre kapital, skulle upprätta ett handelskompani, skulle detta ej återigen ingifva allmänt förtroende och inbjuda till tillslutning, och, hvad som dock är hufvudsaken, är det ej sannolikt, att räntegarantin inom ett par år skulle kunna undvaras?

Vi tro fullt och fast, att regeringen kan och bör taga ett dylikt steg.

Men skulle den ej vilja taga steget, skulle den anse att den genom underhållet af konsulskåren med dess berättelser gjort nog för handeln med transmarina länder, skall då ej kompaniet ändock kunna upprättas? Ganska visst. Det blir då nödvändigt att i spetsen för detsamma sätta män i en ställning, som är känd öfver hela landet, män som genom sin verksamhet redan gifvit bevis på duglighet. Författaren tänker på medlemmar af handelskamrarna, på styrelsemedlemmar i »Nederlandsche Handelmaatschappij» och »Nederlandsche Bank», på framstående bankmän och industriidkare, på chefer för stora handelshus, på männen i »Het Buitenland», hvilka redan gifvit prof på sitt intresse för denna angelägenhet. Med sådana män i spetsen, som ingifva trygghet för en om-tänksam förvaltning, skulle måhända nog förtroende kunna väckas för att utan räntegaranti bringa tillhopa kapitalet.

Skall detta ske? Om vår tids nederländare visa sig vara ättlingar af dem, hvilka 1621 upprättade ostindiska kompaniet, som arbetade med oändligt mycket större risk; om våra köpmän gifva prof på samma energi — ja då!

Men många maningar i samma anda hafva fått förklinga!

Kanske skall likväl, då änyo en strimma ljus kastats på detta spörsmål, detsamma falla i ögonen på dem, som hafva makten och kraften att bringa saken till utförande.

---



## Belgien.

### Handel:

<i>Export</i> från Sverige 1875: 9,6 mill. kr.	<i>Hufvudvaror</i> 1875: trävaror, spannmål, metaller.
1897: 13,1 » »	1897: trävaror, metaller, mineral.
<i>Import</i> till Sverige 1875: 8,1 » »	<i>Hufvudvaror</i> 1875: kaffe, ylleveror, hudar.
1897: 13,0 » »	1897: metaller, ylleveror, kaffe.

### Sjöfart:

Fartyg afgångna från Sverige 1875: 355 om 98,934 ton.	
	1897: 268 » 172,028 »
» ankomna till Sverige 1875: 178 » 49,831 »	
	1897: 170 » 104,424 »

### Myndigheter för handel och sjöfart:

*Utrikesministeriet.*

*Handels- och konsulatafdelningen.*

*Handelsmuseet i Bruxelles.*

*Conseil Supérieur de l'Industrie et du Commerce.*

*Frivilliga handelsassociationer.*

*Meddelare: Svenske och norske t. f. generalkonsuln i Antwerpen Waldemar Eckell.*





## Belgien.

### I.

#### Åtgärder i Belgien till sjöfartens och utrikes handels främjande.

I industriell och kommersiell utveckling är Belgien i förhållande till sin storlek enastående. De åtgärder, som från statens sida här vidtagits till beredande af afsättning för de rika alstren af landets näringsflit, förtjäna därför en särskild uppmärksamhet. Som dessa åtgärder följts af en sällspord framgång och i Belgien verka fristående från sambandet med en nationell sjöfart, lämna de ett utmärkt tillfälle för undersökning af den verkan, de i och för sig medföra i afseende å utrikes handels främjande. De här åsyftade åtgärderna kunna hänföras till den högre handelsundervisningen, en kraftigt verksam konsulatorganisation, anstalter för att underlätta kännedom om köpebehof utrikes och beskaffenheten af de för export lämpliga varorna, centralrepresentation för handel och industri m. m., allt anstalter, som hos oss antingen saknas eller ej i motsvarande grad utvecklats.

Tillämpade å vårt land, synas dessa åtgärder böra verka relativt så mycket kraftigare, som de här kunna stödjas på en nationell sjöfart, för hvars vidare uppsving i samband med exportens utveckling förefinnas utsikter.

Emellertid må ordet lämnas den tjänsteman, som haft att besvara de frågor, som framstälts. Den vid tiden därför tillförordnade generalkonsuln i Antwerpen, *Waldemar Eckell*, skrifver den 15 december 1898 bland annat följande:

## A. Sjöfarten.

## Sjöfarten.

Medens Belgierne paa alle andre omraader har lagt for dagen en beundringsværdig energi ved udviklingen af alt, hvad der kunde tjene til at fremme dets udenrigshandel, er der dog et punkt, hvor de ikke har fulgt med, nemlig hvad *skibsfartsnæringen* angaar. Den kjærlighed til søen, som i tidligere dage udmærkede Flamlænderne, synes ikke at være gaaet i arv til deres efterkommere, og man er ikke langt fra sandheden ved at sige, at Belgien nu besidder hverken skibe eller sømænd.

Af de 8,241 fartøier, som under 1897 ankom til belgiske havne, var saaledes blot 21.3 % under belgisk flag, og med hensyn til den samlede drægtighed opgaar procentantallet for belgiske fartøier blot til 18.1; medregnes ikke de postbaade, som besørger forbindelsen mellem Ostende og Dover, synker procenten yderligere ned til omkring 8.

Af nedenstaaende opgaver, hentede fra den officielle belgiske statistik, vil det sees, at seilskibsflaaden holder paa ganske at forsvinde, medens derimod dampskibene viser nogen fremgang.

*Antal fartøier under belgisk flag:*

	Seilskibe.		Dampskibe		Tilsammen.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1859 . . . . .	131	35,632	4	1,559	135	37,191
1867 . . . . .	81	31,198	9	6,357	90	37,555
1877 . . . . .	22	10,547	28	37,858	50	48,405
1887 . . . . .	10	5,500	55	80,891	65	86,391
1897 . . . . .	5	917	56	84,510	61	85,427.

En handelsflaade bestaaende af 61 større og mindre fartøier er i og for sig lidet for et land med Belgiens resurser og verdenshandel; men hertil kommer, at kun en meget ringe del af disse fartøier i virkeligheden er belgiske; de fleste eies af udlændinger, men seiler af forskjellige grunde under belgisk flag, mange af dem for at kunne opnaa postsubvention af den belgiske stat.<sup>1</sup> Og uagtet regjeringen har oprettet en vel ledet navigationsskole for uddannelse af befal paa handelsskibe, er saavel befal som underordnede sømænd hovedsagelig udlændinger.

En væsentlig grund til, at Belgierne har ophørt at være en søfarende nation, turde være den under halvandet aarhundrede af politiske hensyn opretholdt afspærring af Schelden. Først i

<sup>1</sup> For øieblikket subveneres dog ingen belgiske skibe.

1796 blev skibsfarten paa nævnte flod igjen aabnet, og i 1863 fjernedes den sidste hæmsko paa udviklingen derigjennem, at den afgift, som Holland havde betinget sig ret til at afkræve ethvert fartøi, som passerede op Schelden, blev indløst af den belgiske stat.

Men Belgierne havde da allerede ophørt at interessere sig for søfartsnæringen og viede isteden handel og industri sin udelte opmærksomhed. Det er egentlig først under indeværende aar, at det spørgsmaal for alvor er bleven optaget til drøftelse, hvorvidt ikke belgiske interesser kræver dannelsen af en handelsflaade. Herom, samt om maaden hvorpaa dette bedst kunde opnaaes, føres der for tiden i den offentlige presse en livlig diskussion. Paa den ene side fremholdes, dels at Belgierne aldrig vil blive gode sømænd, og at det derfor ikke kan nytte at kjøbe fartøier, som maatte overlades til udlændinger, dels at belgisk kapital finder fordelagtigere anvendelse paa andre omraader, og at man i de øvrige nationers handelsflaader altid vil have tilstrækkeligt skibsrum for den belgiske export. Frankrigs eksempel viser at kunstige midler ikke kan holde skibsfarten oppe, og man bør lade den naturlige udvikling gaa sin gang.

Paa den anden side fremholdes, at det, selv om den gamle sætning »Handelen følger flaget» maa erkjendes ikke helt ud at holde stik, dog er godtgjort, hvilken betydning nationale dampskibslinjer kan faa for et lands export. Der henvises i saa henseende til Tyskland, som, takket være oprettelsen af subvenerede tyske postlinjer paa Østasien og Australien, i løbet af 11 aar har seet sin handel med China, Japan og Australien stige, henholdsvis fra 18 til 47, fra 5 til 26 og fra 17 til 114 millioner mark.<sup>1</sup>

En talrig handelsflaade vilde ikke alene skaffe en stor del af befolkningen sysselsættelse, men vilde ogsaa støtte belgisk industri ved at vise flaget i fremmede havne, og de store summer som nu aarlig gaar ud af landet som fragter til fremmede rederier, vilde ialfald for nogen del forblive paa belgiske hænder.

Men fremfor alt gjør man opmærksom paa, i hvilken prekær stilling Belgiens export vilde befinde sig, om gjennem en europæisk krig en væsentlig del af den nu tilgængelige tonnage blev trukket tilbage.

Om maaden, hvorpaa man skulde kunne tilveiebringe en handelsmarine, er meningerne imidlertid meget delte. Man er

<sup>1</sup> Tvende af disse tyske linjer modtager nu tilskud af den belgiske regering for at anløbe Antwerpen, og den ovenfor nævnte stærke vækst af belgisk export til Østasien og Australien turde i væsentlig grad skyldes dette. Men det forstaaes let, at denne ordning, hvor gode resultater den end maatte opvise, ikke byder samme fordele og garantier som en export under belgisk flag.

enig om, at staten selv ikke bör optræde som skibsreder; men det foreslaaes derimod, at den understøtter sagen ved f. eks. at gaa ind som passiv deltager i et stort dampskibskompani eller ved under de første aar at betale en understøttelse svarende til assurancepræmien. Den sidste udvei minder jo adskilligt om de franske søfartspræmier, som ikke synes at have givet søfartsnæringen dersteds nyt liv, og som af en fransk forfatter er bleven betegnede som en slags morphin, der for altid ødelægger dem, som den tilsyneladende kommer tilhjælp.

Medens man som regel gaar ud fra, at det er dampskibstrafikken, som nu alene kan komme i betragtning, hæver der sig dog ogsaa vægtige røster for først og fremst at anskaffe en del seilfartøier, da en dygtig sømandsstand alene kan oplæres ombord i saadanne.

Hvad der vil resultere af alle disse debatter, er ikke godt at sige. Den store mængde stiller sig endnu tvivlende og apathisk, og der er ikke synderlig udsigt til, at belgiske kapitalister i nogen større udstrækning skulde ville interessere sig for sagen.

#### Skeppsbyggeri.

Enkelte tegn til fremgang er der dog. *Skibsbyggeriet* i Belgien har under de sidste 5 aar taget et opsving, som lover godt for fremtiden. Ved siden af det store selskab »Cockerill» i Hoboken er der anlagt flere skibsværfter for konstruktion af jern- og staaifartøier. Det er vistnok endnu væsentlig flodbaade og buxerbaade, som bygges; men begyndelsen er ialfald gjort.

#### Andra åtgärder.

Et andet faktum fortjener opmærksomhed. De tvende dampskibslinjer, som besørger forbindelsen mellem Belgien og Kongo-staten, har i de med sidstnævnte stat indgaaede kontrakter forpligtet sig til, at fra næste aar at regne mindst en halvpart af officerer og øvrige besætning skal være af belgisk nationalitet.

Siden 40 aar tilbage har Belgien ingen krigsmarine, og stemningen er overveiende mod dens gjenoprettelse, idet man mener, at nytten ikke vilde staa i rimeligt forhold til de store udgifter.

Der er dog dem som paastaar, at det for udviklingen af en handelsmarine vilde være nyttigt at have krigsskibe, som kunde uddanne vel disciplinerede sømænd, og specielt fremhæves det, at Belgiens position i oversøiske havne betydelig vilde styrkes, om der havdes nogle skibe, mere bestemte for repræsentation af flaget end for deltagelse i en eventuel krig.

## B. Utrikes handel.

### 1. Handelsundervisningen.

Ved besvarelse af spørgsmaalet om hvad der i Belgien er gjort til fremme af landets *udenrigshandel*, turde det vistnok være paa sin plads først og fremst at nævne den vægt som man her har lagt paa ungdommens kommercielle og tekniske uddannelse. For et lidet land som Belgien der for den væsentligste del af sin produktion er henvist til at søge et marked i fremmede lande, og hvis gunstige beliggenhed giver anledning til en udstrakt transit-handel, er det af speciel vigtighed, at handelsstanden erholder en uddannelse som vil sætte den istand til med held at deltage i den stadig mere tilspidsede konkurrence mellem de forskellige lande.

Der findes derfor et i forhold til landets udstrækning og folkemængde betydeligt antal — omkring 40 — professionelle og industrielle skoler. Blandt landets *handelsskoler* indtager det ogsaa udenfor Belgiens grænser høit anseede, i 1852 oprettede »*Institut Supérieur de Commerce d'Anvers*» den første plads.

*Institut supérieur  
de commerce  
d'Anvers.*

Det almindelige kursus er to-aarigt; men ved forordning af 12:te januar 1897 er der oprettet endnu en aarsklasse, særlig bestemt for dem der ønsker at uddanne sig for konsulatkarrieren; de som bestaar den dertil knyttede examen, erholder diplom som »*licencié du degré supérieur en sciences commerciales et consulaires de l'Institut d'Anvers*».

Instituttet, som forudsætter hos sine elever en vis foruddannelse, hvorfor disse ogsaa ved sin indtrædelse maa aflægge en noksaa omfattende examen, saafremt de ikke paa anden maade kan godtgjøre at de vil være istand til at følge undervisningen, har optaget som fag:

1) Handelens og industriens historie. 2) Kommerciel og industriel geografi. 3) Statsökonomi. 4) Statistikens hovedpunkter. 5) Fremstilling af de almindelige retsprinciper. 6) Handelsret og søret. 7) Folkeret; konsulære forordninger. 8) Administrationsret og offentlig ret. 9) Toldlovgivning i Belgien og de vigtigste andre lande. 10) Skibskonstruktion og skibsrederi. 11) Varekendskab, den kommercielle kemis elementer samt teknologi. 12) Tysk, hollandsk, engelsk, spansk, italiensk og russisk.

Hertil slutter sig et praktisk kursus i alle slags handelsforretninger (børsforretninger, bankforretninger, voldgift, assurance, transport etc.), i bogholderi, samt i handelskorrespondance i de

fremmede sprog, som læres ved institutet, og der lægges særlig vægt paa denne elevernes praktiske uddannelse.

Til institutet er knyttet bibliothek, laboratorium og et handelsmuseum med prøver af saavel belgiske som andre landes natur- og industriprodukter. Prøver for dette museum hjemsendes af Belgiens repræsentanter i udlandet, hvem der er givet specielle instruktioner i saa henseende. Det behøver ikke at paapeges af hvor stor betydning det er for den vordende handelsmand at erholde en udstrakt og indgaaende varekundskab.

## 2. Handelsmuseer o. d.

**Handelsmuseer.** Det er modsvarende hensyn, som i adskillige lande har medført oprettelsen af *handelsmuseer*, særlig beregnede paa at holde landets industridrivende og exportører à jour med de forskjellige udenlandske markeders behov og fordringer, de der gangbare artikler, deres priser, emballage, leverancebetingelser etc. Af forholdsvis underordnet betydning turde den anden af disse museers opgaver være, nemlig at give *importörerne* adgang til at studere de forskjellige landes produktion. Men for exporthandelen vil et saadant museum kunne være af uvurderlig nytte, og det afhænger öiensynlig blot af exportörerne selv, hvorvidt museerne skal komme til at spille den betydningsfulde rolle ved udviklingen af landets industri og udenrigshandel som man ved deres oprettelse havde ventet. —

Med hänsyn till hvad i Belgien är företaget på detta område, anför t. f. generalkonsuln åtskilliga upplysningar hufvudsakligen om museet i Bruxelles, hvilka väsentligen hämtats från en af norske stipendiat-attachén A. Kielland afgifven, särdeles utförlig berättelse, intagen i »Beretninger om Handel og Skibsfart» för 1891, nr. 18.

Dessa upplysningar hafva här uteslutits, enär redogörelse för museerna i Belgien lämnas i en af komiténs sekreterare särskildt afgifven berättelse, till hvilken här hänvisas.

Det af t. f. generalkonsuln omförmälda museet i Liège är numera stängdt.

## 3. Lokal och central representation för näringarna.

De i Belgien tidligere existerande officiella *handelskamre* uphævedes ved lov af 11:te juni 1875, der vilde overlade omsorgen for handelens og industriens interesser til det private initiativ.

Istedenfor disse officielle kamre har der da ogsaa dannet sig en række frie handelskamre som næsten alle publicerer aarsberetninger om handelens og industriens fremskridt inden distriktet.

Det fölte imidlertid snart, at man gennem ophævelsen af de officielle handelskamre havde tabt et nyttigt bindeled mellem administrationen og de næringsdrivende klasser, og der fremkom krav paa en institution, som ved afgjørelsen af vigtigere spørgsmaal vedrørende handel og industri kunde paa en tilfredsstillende maade repræsentere sagkyndigheden og de private interesser. For den belgiske regering, der altid har udmærket sig ved en rastløs virksomhed til fremme af landets velstand gennem praktiske foranstaltninger, stod det ogsaa som ønskeligt at skabe en institution der kunde yde regjeringen sin medvirkning ved lösningen af økonomiske spørgsmaal, og ved kgl. forordning af 6:te juli 1890 oprettedes »*Le Conseil Supérieur de l'Industrie et du Commerce*».

Det omorganiseredes ved kgl. forordning af 15:de januar 1896 og bestaar nu af 66 medlemmer, 44 for industri og 22 for handel. Af disse 66 medlemmer udnævnes 18 af Kongen, medens de øvrige vælges af 480 »klassedelegerede», som igjen er valgte af

- 1) handlende og industridrivende, der betaler minst 20 francs i handelsafgift,
- 2) bestyrere og direktører for aktieselskaber; bestyrere af miner og stenbrud.

Valgene af delegerede og raadsmedlemmer foregaar efter en inddeling i 10 grupper og 41 klasser. I hver provins vælges et bestemt antal (mest 1, 2 eller 3) delegerede for hver klasse i forhold til den større eller mindre rolle som vedkommende industri spiller inden provinsen, og de delegerede for de klasser som danner en gruppe, vælger igjen medlemmer af raadet inden gruppen.

Nedenfor hidsættes en fortegnelse over grupperne tilligemed opgave over antallet af raadsmedlemmer og delegerede inden hver af disse:

Gruppe.	Raadsmedlemmer.	Delegerede.
1. Industrier for udvindelse af raastoffe . . . . .	5	50
2. Maskin- og metalindustri . . . . .	5	50
3. Textilindustri . . . . .	4	40
4. Industrier for fremstilling af næringsmidler etc. . . . .	5	50
5. Beklædningsindustrier . . . . .	4	40
6. Bygnings- og møbelindustrier . . . . .	4	40
7. Diverse industrier . . . . .	5	50
8. Import og export, bank- og vaxelervirksomhed, assurance, transport og spedition . . . . .	7	70
9. Engros handel . . . . .	4	40
10. Detailhandel . . . . .	5	50.

Conseil Supérieur.



Denne klasse- og gruppeinddeling sikrer en ligelig repræsentation af de forskellige interesser og danner, i forbindelse med den indirekte valgmaade, en borg for, at raadet kommer til at bestaa af mænd, der ved sin kyndighed og sin anseelse vil forlene raadets beslutninger med den fornødne autoritet.

Raadets medlemmer oppebærer ingen aflønning, hvorimod der kan tilstaaes dem en reisegodtgjørelse. De vælges, ligesom ogsaa de delegerede, for et tidsrum af 4 aar.

Le Conseil Supérieur de l'Industrie et du Commerce har at afgive betænkning om de sager som regjeringen maatte forelægge det, og at redigere de forslag som det maatte faa i opdrag at fremlægge. Raadet sammenkaldes af handelsministeren saa ofte som det findes nødvendigt, dog mindst en gang om aaret. En tredjedel af medlemmerne kan fremsætte forlangende om at raadet sammenkaldes for at dröfte bestemte spørgsmaal.

Regjeringen har ret til at opnævne embedsmænd (departementsfunktionærer), til at deltage i raadets forhandlinger, dog uden stemme, saasnt de ikke hörer til de 18 af Kongen udnævnte raadsmedlemmer.

Regjeringen kan paa forlangende af raadet sammenkalde de klassesdelegerede til diskussion om sager som raadet maatte ønske at forelægge dem, — en adgang der dog antagelig ikke ofte vil blive benyttet.

#### 4. Handelsstipendier.

##### Handelsstipendier.

Tilstaaelse af *stipendier til unge handelsmænd* der i udlandet ønsker at fortsætte sin kommercielle uddannelse, er under senere aar bleven benyttet i flere lande som et middel til efterhaanden at skabe en handelsstand, bedre udrustet end tidligere for den stadig stigende samfærsel og konkurrence med andre lande. Selv om disse yngre handelsmænd ikke senere vender hjem for der at tilgodegjøre de vundne erfaringer, men isteden foretrækker at grunde en forretning i udlandet, vil den givne understøttelse i almindelighed vise sig at være vel anvendt, idet de saaledes etablerede firmaer vil danne en slags forposter for hjemlandet og naturlig vil gjøre sit for at fremme dets export.

I Belgien blev saadanne stipendier indstiftede allerede i 1862. Stipendierne som kun tilstaaes for ophold i oversøiske lande, fastsættes i regelen til frcs. 6,000 og oppebæres vanligvis i 3 aar. De gives unge mennesker som har gennemgaaet alle 3 klasser ved handelsinstituttet i Antwerpen, eller som med udmærkelse har bestaaet den til det 2-aarige kursus ved nævnte institut knyttede examen.

Man giver stipendiaterne temmelig frie hænder; de kan under sin stipendietid opholde sig paa et enkelt sted inden det dem anviste land, eller benytte tiden til reiser; det staar dem ogsaa frit at søge ansættelse i et handelshus.

De har aarlig at indsende en indberetning om de kommercielle og industrielle forhold inden det land, hvor de opholder sig, uden at noget særskilt thema forelægges dem til behandling.

### 5. Konsulatvæsendet.

Om *Belgiens konsulatvæsen* meddeler stipendiat-attaché Kielland i den ovenfor nævnte rapport blandt andet følgende:

»Belgiens konsulatvæsen er indrettet paa den maade at der paa de vigtigste søfarts- og handelscentre er ansat ulønnede, men omhyggelig valgte konsulere, hovedsagelig Belgiere bosatte paa vedkommende steder. Disse har at udføre de daglige forretninger, at expedere fartøier og skaffe den belgiske handel detaillerede og praktiske oplysninger hvilke de, fordi de selv driver forretninger, maaske bedre end andre er istand til at skaffe tilveie. I de vigtigere lande, hvor det ansees hensigtsmæssigt, ansættes saa diplomatiske agenter, samt en eller flere lønnede konsulere eller generalkonsulere, der skal føre overopsynet med og vejlede de ulønnede konsulere i det dem underlagte distrikt. Deres hovedsagelige virksomhed bestaar imidlertid i at studere vedkommende lands almindelige og specielle resurser for at kunne afgive almindelige oversigter, at stræbe hen til at gjøre belgisk industri bekjendt og at forsvare dennes interesser; det paaligger dem i det øiemed at foretage reiser i distriktet, og da de altid maa være ubundne og fuldstændig maa kunne ofre sig for sin mission er der ogsaa i regelen ansat en ulønnet konsul paa det sted, hvor den lønnede konsul har sin station. Saavel han som de øvrige ulønnede konsulere beholder altid, selv om embedskonsulen er nærværende, for sit distrikts vedkommende sit kancelli, sin jurisdiktion og den udelukkende udøvelse af alle de hans embede tillagte attributer. Naar en lønnet konsul har været ansat saa længe paa et sted, at det maa antages at Belgien gennem ham er bleven tilstrækkelig underrettet om det fremmede land og dette om Belgien og belgiske produkter, inddrages konsulatet, og konsulen forflyttes til et andet sted, hvor han begynder den samme oplysningsvirksomhed forfra.»

Konsulat-  
væsendet.

Tidligere krævedes der ingen specielle kvalifikationer for at blive konsul uden den at lønnet konsul maatte være belgisk

undersaat. Under 25:de september 1896 udfærdigedes imidlertid en ny konsulatforordning, der fastsætter en ny organisation af konsulatvæsenet. Den frie adgang til at udnævne hvilkensomhelst belgisk borger til lønnet konsul var bleven motiveret derved at man da kunde sikre sig at den rette mand kom paa den rette plads, idet vedkommendes skikkethed for den specielle post burde være det ene afgjørende.

Det kunde imidlertid, selv i den bedst regjerede stat, ikke undgaaes at paa denne maade private hensyn og forbindelser fik større eller mindre indflydelse paa valget, og man forlangte derfor den garanti, som ligger i et offentligt bevis for ansøgerens kompetence. Den ovennævnte forordning bestemmer derfor at man for at kunne indtræde i konsulatkarrieren maa være Belgier, mindst 21, men ei over 40 aar gammel samt i besiddelse af diplom for højere kommerciel uddannelse. En senere forordning af 13:de januar 1897 bestemmer at man for at kunne blive vicekonsul maa have erholdt graden som »licencié du degré supérieur en sciences commerciales et consulaires», enten ved det ovenomhandlede Institut Supérieur de Commerce d'Anvers eller, i egenskab af docteur en droit eller ingeniør, ved belgisk universitet. De som uden at besidde saadant diplom dog har gennemgaaet kursus ved universiteterne, militærskolen, agerbrugsinstituttet i Gembloux, handelsinstituttet i Antwerpen (dets 2 nedre klasser) eller bergværksskolen i Hainaut vil af udenrigsministeren kunne tilstedes adgang til at indtræde i karrieren (som lønnet vicekonsul), dog først efter at have underkastet sig og bestaaet en examen der omfatter følgende fag: Kjendskab til offentlig ret, administrationsret og civilret; handelsret og søret; kjendskab til folkeret; offentlig og privat international ret; statsøkonomi og statistik; konsulære forordninger; industriel og kommerciel geografi; bogholderi og handelsregning; kjendskab til belgiske industriprodukter og til import- og exportartikler; fransk stil, samt engelsk eller tysk, hvorhos kandidatens kjendskab til andre sprog vil komme i betragtning ved bedømmelsen.

For att kunne udnævnes til lønnet konsul maa man i mindst 6 aar have været vicekonsul eller bureauchef i udenrigsdepartementets handels- og konsulatafdeling. Undtagelsesvis kan indehavere af det for vicekonsuler nødvendige diplom udnævnes direkte til konsuler, om de under et tidsrum af mindst 10 aar efter diplomets erhvervelse har beskjæftiget sig, i Belgien eller udlandet, med kommercielle spørgsmål eller handelsaffærer.

Lønnede generalkonsuler vælges blandt de lønnede konsuler med mindst 6 aars tjenestetid.

Det vil sees, at enhver har at gjenneingaa graderne og at man af de lønnede konsulter kræver særdeles omfattende og mangesidige kundskaber, beregnede paa at være dem til nytte ved opfyldelse af de mange forskjelligartede pligter som paahviler dem. Det turde heller ikke være tvivl om, at de belgiske konsulter gjennem den uddannelse, de har erholdt, maa ansees særlig vel udrustede for sit hverv.

Vicekonsulterne, hvis løn varierer mellem frcs. 6,000 og frcs. 8,000, attacheres enten et konsulat eller erholder midlertidig ansættelse ved udenrigsdepartementets handels- og konsulatafdeling.

Generalkonsulens og konsulens aflønning bestaar af 2 elementer, et fast, nemlig henholdsvis frcs. 8,000 og frcs. 6,000, og et andet element som varierer efter det land, hvori konsulen opholder sig, i hvilken henseende man har taget hensyn dels til postens vigtighed og arbejds omfang, dels ogsaa til den større eller mindre opofrelse af personligt velvære som opholdet i vedkommende land maatte betyde for stillingens indehaver, f. eks. hvor klimaet ikke passer Europæere. De forskjellige lande er derfor inddelte i 5 kategorier, hvoraf den første omfatter Brasilien, China, Guatemala, Philippinerne, britisk Indien, hollandsk Ostindien, Persien, Siam og Venezuela, samt den anden Sydafrika, Afrikas vestkyst, Australien, Chili, Peru, Mexico og Japan.

Inden disse kategorier udgjør tillægslønnen: fra frcs. 6,000 til frcs. 14,000 for generalkonsulter og fra frcs. 4,000 til frcs. 12,000 for konsulter. Generalkonsulter erholder derhos, medmindre Kongen for det enkelte tilfælde anderledes bestemmer, alderstillæg med frcs. 2,000 efter 5 aars, 3,000 efter 10 aars, 4,000 efter 15 aars, 5,000 efter 20 aars og 6,000 efter 25 aars tjenstgjøring, hvorved iagttages, at tid tilbragt i de under 1:ste kategori nævnte lande regnes dobbelt.

Konsulterne oppebærer ingen kontorholdsgodtgjørelse. Derimod tilfalder alle expeditionsafgifter udelt konsulen, hvad enten han er lønnet eller ulønnet, og disse afgifter kan ved enkelte konsulater gaa op til flere tusind francs om aaret.

De lønnede konsulter maa ikke drive nogen slags forretning og maa hverken direkte eller indirekte være interesserede i noget handelsforetagende; enhver overtrædelse heraf vil medføre deres tilbagekaldelse.

Denne stærkt akcentuerede fordring paa at konsulterne skal staa fuldstændig uafhængige og heller ikke benytte sin stilling til fremme af personlige interesser ligger ogsaa til grund for den tendens, som under senere aar har gjort sig gjældende i Belgien

henimod ombytning af de ulønnede konsuler med lønnede, saa langt som budgetmæssige hensyn maatte tilstede. Det er i saa henseende af interesse, hvad den belgiske udenrigsminister i sit budgetforslag for 1899 udtaler angaaende ønskeligheden af at flere lønnede vicekonsuler ansættes. Han anfører: »Der er grund til at tilføie, at et antal vigtige poster endnu ikke har kunnet blive forsynede med vicekonsuler; det er et forhold som det vilde være ønskeligt at faa rettet paa snarest muligt. Det er nemlig nødvendigt at distinktionen mellem karrierekonsuler og kjøbmandskonsuler bliver stadig mere effektiv under den nye tingenes ordning. Naar undersøgelsesreiser eller andre aarsager midlertidig berøver et lønnet konsulat dets indehaver, er det ønskeligt at en funktionær tilhørende karrieren er tilstede for straks at kunne overtage ledelsen. Erfaring viser at der kan være alvorlige ulemper forbundne med at korrespondance, bestemt for en funktionær hvem det er forbudt at befatte sig med handelsaffærer, i et givet øieblik befinder sig i hænderne paa en stedfortræder som ikke er underkastet nogen saadan indskrænkning.»

Den nævnte tendens har selvfølgelig medført en stadig stigning af det belgiske konsulatbudget som under de seneste aar er gaaet op fra frcs. 725,225 i 1896 og frcs. 775,900 i 1897 til frcs. 784,900 i 1898; for kommende aar foreslaar regjeringen beløbet forhøiet til frcs. 853,900, og der er ingen grund til at antage at man vil blive staaende herved.

For øieblikket findes lønnede konsuler i Liverpool, Cöln, Madrid, Moskwa, Kharkoff, Sophia, Konstantinopel, Athen, Beyrouth, Galatz, Bombay, Calcutta, Bangkok, Honkong, Shanghai, Hankow, Tientsin, Batavia, Yokohama, Tanger, Cairo, Tunis, Pretoria, Durban, Philadelphia, Ottawa, San Francisco, Guatemala, St. Croix de Teneriffe, Sant Jago, Saint Paul (Brasilien), Buenos Ayres, Lima og Melbourne, og der foreslaaes oprettet 3 nye, i Centralamerika, Vestindien og Philippinerne.

Det vil bemærkes at man har lagt hovedvægten paa Belgiens konsulære repræsentation i oversøiske lande, hvor det gjælder at oparbejde nye markeder. For at gjøre konsulens ophold i saadanne lande mere frugtbringende, paalægges det ham, som ovenfor antydet, oftere at foretage undersøgelsesreiser inden distriktet, og til dækkelse af de herved forbundne udgifter er paa udenrigsbudgettet for 1898 opført et beløb af frcs. 40,000. Man har heller ikke været uopmærksom paa nytten af, at konsulerne holder sig à jour med sit hjemlands fremskridt paa det industrielle omraade, og det er derfor bestemt at der mindst en gang hvert femte aar skal gives dem anledning til at foretage reiser i Belgien,

hvorunder der arrangeres møder med fabrikanter og exportører i de forskjellige industricentre.

Det tilholdes konsulerne at give sine indberetninger, hvilke offentliggjøres i »Recueil Consulaire», en mest mulig praktisk karakter, og deres virksomhed er gjenstand for nøie kontrol. Ganske betegnende i mere end en henseende for belgiske forhold er en bestemmelse i konsulatforordningen om at udenrigsministeren hvert aar skal forelægge Kongen en fortegnelse over de konsulere som ved sin iver, sin dygtighed og sine tjenester har gjort sig særlig fortjente til Hs. Majestæts velvilje.

### 6. Naturliga förutsättningar m. m.

Naar Belgiens hele handelsomsætning er steget fra 202 millioner francs i 1831 — det aar, da landet vandt sin uafhængighed — til 360 millioner i 1835, 834 millioner i 1850, 1,803 millioner i 1860, 3,282 millioner i 1870 og 5,928 millioner i 1897,<sup>1</sup> saa skyldes dette kolossale opsving selvfølgelig ikke blot gode handels-skoler og tekniske skoler, dygtige konsulere og en agtpaagivende og virksom administration, men beror i væsentlig grad dels paa landets egen frugtbarhed og rige naturlige hjælpekloder, samt befolkningens driftighed og vindskibelighed, dels paa landets beliggenhed der giver anledning til en særdeles udstrakt transithandel. Medens saaledes den samlede værdi af de under 1897 til Belgien importerede varer gik op til francs. 3,090,800,000, faldt heraf francs. 1,818,000,000 paa varer bestemte til forbrug eller videre bearbejdelse inden landet, og francs. 1,272,800,000 paa varer bestemte for re-export, og af totalværdien af den samtidige export, francs. 2,837,300,000, falder francs. 1,568,400,000 paa belgiske produkter og industriartikler og francs. 1,268,900,000, eller ikke langt fra halvdelen, paa varer af udenlandsk oprindelse. Da transitgods ikke altid opføres som saadant, særlig hvor indførselstolden for vedkommende artikel er liden eller ingen, turde transithandelen i virkeligheden indtage en højere proportion, end hvad der fremgaar af de officielle opgaver.

Belgiens centrale beliggenhed vilde dog ikke have været *Antwerpens hamn.* tilstrækkelig til at fremkalde en i forhold til dets størrelse og befolkning saa overordentlig samfærsel med andre lande, om det ikke i Antwerpen havde besiddet en af Europas betydeligste og bedste

<sup>1</sup> I disse beløb indgaar ikke handelen med diamanter, for hvilke Antwerpen er verdens hovedmarked. Den samlede værdi af slebne og uslebne diamanter som importeredes og exporteredes under 1897, anslaaes til 113 millioner francs.

havne. Store anstrængelser gjøres ogsaa for stadig at holde denne havn paa høide med tidens krav. Nye kaianlæg langs Schelden til en samlet længde af 2,000 meter er under konstruktion, og andre betydelige arbejder for havnens udvidelse saavel som for ny regulering af flodløbet staar paa dagsordenen, ligesom man ogsaa ved nedsættelse af havneafgifterne har søgt at hævde Antwerpens plads i konkurrancen med andre kontinentale havne.

*Havn vid Heyst.*

Samtidig har kamrene bevilget ca. 40 millioner francs til anlæg af en havn ved Heyst der skulde blive for Antwerpen og Brüssel hvad Hook of Holland er for Rotterdam og Bremerhaven for Bremen — et foretagende om hvis betimelighed der forøvrigt hersker meget delte meninger —, og planer er oppe om, til de mange allerede eksisterende kanaler paa hvilke der foregaar en anseelig trafik, at føie endnu en der skal forbinde Brüssel med havet (enten fra Terneuzen eller, efter det seneste forslag, fra Heyst) og gjøre landets hovedstad til en havn tilgængelig for de største fartøier. Hertil kommer et sardesles udstrakt jernbanenet, som sætter Antwerpen og Brüssel i direkte forbindelse med alle mellemeuropæiske markeder. De fleste linjer er statsbaner, og de hyppige ændringer af tariffene for varetransport viser at styrelsen bestræber sig for ved fastsættelse af taxterne at tage alt nødvendigt hensyn til handelens og industriens krav.

*Kanalplaner.*

## 7. Nya affägsna marknader. Kolonialpolitik.

Den stadig ögede produktion og den altid tiltagende konkurrance mellem de forskjellige lande gjør det til en nödvändighed at opsöge *nye markeder*.

Det har i saa henseende hos belgiske statsökonomer vakt bekymring, at landets vareudbytte med andre europæiske stater repræsenterer den overveiende del af den samlede import og export, i 1897 saaledes 78.7 %, og at specielt den væsentligste del af exporten af belgiske varer (i 1896 hele 85 %) gaar til Europa og heraf igjen de 10 tolvtedele til Belgiens fire naboer, Frankrig, Holland, Storbritannien og Tyskland. Det fremhæves at dette forhold indebærer en fare for den belgiske industri, inden hvilken overproduktion og deraf fölgende slappelse af al virksomhed öieblikkelig vilde fremkaldes om et eller flere af de nævnte nabolande stængtes, enten som fölge af krig eller gennem indførelse af prohibitive toldsatser, noget som jo ingenlunde er utænkeligt. Det er vistnok saa at en del af de artikler, som exporteres til nabostaterne, er bestemte for andre lande, som Spanien, Schweiz,

Italien, Österrig og Rusland; men dette forbedrer ikke sagen, da de belgiske exportører ikke kjender til, hvem der er de virkelige kjøbere, og da det jo i sig selv er en betænkkelig sag at salg foregaar med konkurrenterne som mellemænd. Belgien er i virkeligheden, anføres der, prisgivet sine fire naboer, og det netop dets fornemste og farligste konkurrenter.

Derfor er det en livssag for Belgien at skabe sig nye markeder, og disse bør fortrinsvis søges i udeneuropæiske lande hvilke besidder den største udviklingsdygtighed. I denne henseende viser handelsstatistikken allerede nu nogen fremgang, idet den andel som udeneuropæiske lande under de seneste aar har havt i exporten fra Belgien gik op til:

1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897
9.2 %	10.4 %	10.7 %	10.3 %	10.5 %	10.6 %	11.3 %	11.9 %	10.9 %	12.8 %	15 %	14 %

og tager man for sig de enkelte lande, finder man at f. eks. exporten til Kongostaten i 1896 steg med 37 %, til Japan med 70 %, til Australien med 41 %, til Kapstaden med 68 % og til China med hele 130 % (fres. 1,300,000).

Af overordentlig betydning for Belgien turde erhvervelsen af *Kongo* blive. Dette uhyre territorium paa omkring 2,200,000 kvadratkilometer er som bekjendt i navnet en uafhængig stat — »Etat Indépendant du Congo» — med kong Leopold som suveræn; men regjeringen har sit sæde i Brüssel, og landet kan betegnes som en belgisk koloni.

**Kongo.**

Det var under adskillig modstand at kong Leopolds dröm om at skabe et stort belgisk kolonialrige — et »Greater Belgium» — blev til virkelighed, og mange var de spaadomme som fremkom om foretagendets haabløshed; men de synes nu at ville blive gjort til skamme, og man begynder efterhaanden at forstaa hvilken betydning *erhvervelsen af kolonier* kan faa for Belgiens fremtid. Saaledes udtaler en anseet belgisk forfatter i et nylig udkommet værk om kolonisationsspørgsmaalet:<sup>1</sup>

»Kolonisation er bleven en uafviselig nödvendighed som industridrivende nationer ikke kan komme bort fra. — — — — Ligesom individerne har nationerne behov for et gaardsbrug (une ferme), hvorfra de kan hente sin kommercielle og industrielle næring, de raastoffe som de tilbagesender til udlandet i form af færdige produkter, og de gjenstande som de behøver for at til-

<sup>1</sup> Alphonse de Hautville: »Les aptitudes colonisatrices des Belges, et la Question coloniale en Belgique».



fredsstille sin luxus eller öge sit velvære. I disse »gaardsbrug» sætter de sine egne sønner som bestyrere, fæstere og paa samme tid kjøbere og leverandører. Den dag er ikke fjern, da de som har forsømt at sikre sig et eller flere »gaardsbrug» vil komme i afhængighedsforhold til andre nationer. Bundne paa hænder og fødder vil de ligeoverfor disse synke ned til en tilstand af kommerciel og industriel underkuelse, hvad der, særlig for de smaa lande, er en forløber for den politiske underkuelse.»

Som bevis paa hvorledes moderlandet altid vil gjøre sig gjældende i kolonien til fortrængsel af andre lande kan tjene nedenstaaende opgave over de forskjellige staters handel med Kongostaten under 1896:

Land.	Export til Kongo af egne produkter.		Import fra Kongo	
	Francs	%	Francs	%
Belgien . . . . .	10,162,406	66.76	10,866,060	72.1.
Storbritannien . . . . .	2,600,682	17.08	438,117	2.8
Tyskland . . . . .	934,706	6.13	213,521	1.4
Holland . . . . .	668,612	4.38	2,324,274	15.3
Portugal . . . . .	161,834	1.05	—	—
Frankrig . . . . .	154,855	1.01	—	—
Italien . . . . .	122,183	0.80	—	—

I 1897 var denne Belgiens overlegenhed end mere fremtrædende.

Medens saaledes erhvervelsen af heromhandlede koloni har skaffet Belgien et marked, hvor det indtager en fuldstændig dominerende stilling, og hvorfra de belgiske exportører ikke behøver at frygte for at blive udelukkede gennem indskrænkninger i handelsfriheden, har paa den anden side denne forbindelse med Kongo skabt nye markeder i Belgien, saaledes for elfenben og kautschuk af hvilke artikler der indførtes til Antwerpen:

	1889	1897
Elfenben . . . . .	46,600 kg.	265,000 kg.
Kautschuk . . . . .	4,900 »	1,679,154 ».

Af andre varer som paa lignende maade har fundet et marked i Antwerpen under senere aar kan nævnes olje og palmenødder.

## II.

## Åtgärder, som borde i Sverige vidtagas för höjande af sjöfarten och handeln mellan Sverige och Belgien.

## A. Sjöfarten.

En væsentlig del af varetrafikken mellem Sverige og Belgien foregaar med reguliare svenske dampskibslinjer, hvoraf der findes en mellem Antwerpen og Helsingborg—Malmö—Stockholm og en anden mellem Antwerpen og Göteborg (ugentlig). Der turde saaledes ikke være grund til at klage over mangel paa direkte forbindelser — en vigtig betingelse for exporthandelens udvikling —, og der synes for nærværende ikke at foreligge nogen trang til oprettelsen af nye saadanne linjer.

T. f. generalkonsul  
Eckells åsigt.

Hvad forøvrigt varetransporten fra Sverige — specielt dets Østersøhavne — til Belgien angaar, maa det imidlertid beklages at en saa stor proportion heraf sker med fremmede, særlig engelske og tyske, fartøier. Loven om »the survival of the fittest» finder ogsaa her anvendelse, og skal de svenske rederier med held kunne optage konkurrencen paa dette omraade, maa de først og frenst sørge for at disponere over de for farten mest passende fartøier.

Sverige med sin talrige og særdeles dygtige sømandsstand har alle betingelser for en yderligere udvikling af sin handelsmarine, og de seneste aars indkjøb af større dampskibe for svensk regning tyder paa at man har ret til her at vente meget af det private initiativ.

Staten vil da kunne indskrænke sig til at se til at den svenske skibsfart ikke paalægges større byrder, end den kan bære uden at ligge under i konkurrencen, og en nedsættelse af *konsulatafgifterne*, saaledes som foreslaaet af komiteen, vilde derfor af alle interesserede hilses med glæde. Disse afgifter spiller vistnok ikke altid nogen særdeles stor rolle for et fartøis budget, men kan dog for dampskibe som ikke gaar i regelmæssig rute ofte blive følelige nok.

Konsulat-  
afgifterne.

## B. Handeln.

*T. f. generalkonsul  
Eckells åsikt.* De raaprodukter og delvis bearbejdede varer som danner Sveriges hovedexportartikler er i Belgien ligesom i andre lande saa velkjendte og høit anseede, at man ogsaa i fremtiden kan gjøre regning paa en stadig stigende udførsel.

For afsætningen af industriartikler kunde der derimod uden tvivl gjøres betydelig mere end der, bortset fra fyrstikfabrikationen, hidtil er gjort. Disse artikler er delvis endnu forholdsvis ukjendte paa de udenlandske markeder.

*Handelsresande.* Her synes der kun at være en vei at gaa, nemlig i større udstrækning end for tiden er vanligt at udsende *handelsreisende*. Jeg er tilbøielig til at antage at svenske fabrikanter og exportører paa dette punkt ikke har holdt skridt med sine konkurrenter i andre lande. Det er ofte den eneste maade, hvorpaa en artikel kan blive introduceret paa markedet; er dette først lykkedes, vil den videre omsorg for varens udbredelse i mange tilfælde kunne anbetroes en paa stedet bosat agent, forudsat at man kan finde en der er villig til at afse den fornødne tid til besøg hos kunderne.

*Exportagent i  
Antwerpen.* Jeg tror ogsaa at burde nævne, at en af exportforeningen udsendt, med svensk industri fuldt fortrolig *agent* i Antwerpen turde antages at ville finde et særdeles gunstigt virkefeldt, specielt under hensyn til at der gjennem de mange direkte dampskibsforbindelser mellem Antwerpen og oversøiske havne (hvorover en fortegnelse findes indtaget i generalkonsulatets indberetninger for 1896 og 1897), er skabt en udmærket adgang til, i mangel af direkte linjer fra Sverige, at benytte Antwerpen som formidlingssted for svensk export til udeneuropæiske lande, en adgang som vistnok hidtil ikke er bleven tilstrækkelig paaagtet.

*Tilverkning efter  
konsumenternas  
fordringer.* Til slutning undlader jeg ikke at fremhæve at en væsentlig betingelse for exportens udvikling er fabrikanternes evne og villighed til at indrette sin vare i fuld overensstemmelse med de fordringer som stilles i vedkommende land. Det kan i begyndelsen foraarsage øgede udgifter ved fabrikationen; men er man ikke beredt paa at paadrage sig saadanne, kan man heller ikke gjøre regning paa at finde marked i udlandet.

*Priser å mark-  
naden.* Ligesaa bør exportørerne altid have i erindring at ikke hjemlandets, men de paa vedkommende marked raadende priser maa lægges til grund ved beregningerne, og de maa indrette sin produktion herefter.

# Frankrike.

## Handel:

<i>Export</i> från Sverige 1875: 24,7 mill. kr.	<i>Hufvudvaror</i> 1875: trävaror, järn och stål,
1897: 31,3 » »	1897: trävaror, järn och stål.
<i>Import</i> till Sverige 1875: 10,1 » »	<i>Hufvudvaror</i> 1875: socker, vin, kaffe.
1897: 7,6 » »	1897: spirituosa, vin, kaffe.

## Sjöfart:

Fartyg afgångna från Sverige 1875: 1,079 om 282,615 ton.
1897: 712 » 479,249 »
» ankomna till Sverige 1875: 526 » 133,483 »
1897: 175 » 93,628 »

## Myndigheter för handel och sjöfart:

*Ministère du Commerce, de l'Industrie, des Postes et des Télégraphes.*

*Office national du Commerce extérieur.*

*Conseil supérieur du Commerce et de l'Industrie.*

*Handelskamrar dels i Frankrike, dels utrikes.*

*Meddelare: Svenske och norske generalkonsuln i Havre D. Danielsson.*  
» » » konsuln i Marseille C. Peyron.



## Frankrike.

De förenade rikenas dåvarande generalkonsul i Havre D. Danielsson har afgifvit hufvudrapporten för Frankrike i en memoria af den 28 januari 1899.

### I.

#### Åtgärder i Frankrike till sjöfartens och utrikes handels främjande.

##### A. Sjöfarten.

Under förra hälften af detta sekel var, erinrar generalkonsuln, franska sjöfarten skyddad genom särskilda pålagor, som drabbade den utländska flaggan i fart på landets hamnar dels såsom skeppsumgälder (droits de tonnage), dels också såsom tilläggsafgift å varor, hvilka befordrades med främmande fartyg (surtaxe de pavillon). Dessa pålagor blefvo emellertid, i samband med afslutandet af frihandelsvänliga traktater med flera utländska makter, upphäfdade genom lag af den 19 maj 1866, »les droits de tonnage» från och med den 1 januari 1867 samt »la surtaxe de pavillon» tre år efter lagens offentliggörande. Afskaffandet af sistnämnda afgift medförde därhos upphäfvandet af de differentialtaxor, som å ena sidan voro gällande för befraktning af utländska fartyg, samt å andra sidan för varuinförsel landvägen, hvilka taxor jämväl blifvit upprättade i afsikt att befrämja den inhemska sjöfarten i Frankrike.

Verkningarna af denna skyddslagstiftnings upphäfvande dröjde icke länge att visa sig i form af tilltagande konkurrens från utländska fartyg samt minskning af Frankrikes egen handelsflotta. För att då å nyo komma denna senare till hjälp, sedan ett försök till återinförande af »la surtaxe de pavillon» måst uppgifvas, såsom stridande mot de ingångna traktaterna, bestämdes i lag af den 29 januari 1881 att, till motvikt mot de bördor, som tyngde på franska sjöfarten till följd af landets tullagstiftning och sjö-militära organisation, skulle af statskassan utbetalas premier till

*Historik.*

visst belopp för ton af dräktigheten ej mindre för fartyg, som för fransk räkning byggdes å franska varf, än äfven, dock blott under tio år, för fartyg, hvilka under fransk flagga användes i s. k. långfart, hvarvid anmärkes, att fartyg af utländsk byggnad också erhöillo sistnämnda slags premier, ehuru endast till halft belopp.

**Fartygspremier.** Efter att denna lag blifvit, hvad bestämmelsen rörande de sistnämnda premierna angår, förlängd, infördes genom en ny lag af den 30 januari 1893 det nu gällande *fartygspremieringssystemet* i Frankrike.

**Byggnadspremier.** I enlighet med den anordning, som härigenom träffats, utbetalas af statskassan för hafsgående fartyg (*bâtiments de mer*) såsom vederlag för de bördor, hvilka franska tulltaxan pålägger skeppsbyggeriet, en *byggnadspremie* utgörande:

för ång- eller segelfartyg af järn eller stål 65 fr.;

för fartyg af trä om 150 ton eller däröfver, 40 fr.;

för fartyg af trä under 150 ton, 30 fr.,

allt för ton af bruttodräktigheten; samt

för byggandet af maskiner och pannor, anbragta ombord å ång- eller segelfartyg, 15 fr. för 100 kg.

**Seglationspremier.** Jämte nämnda byggnadspremie, som erlægges efter fartygets naturalisation och som icke är begränsad till viss tid, skall i kraft af anförda lag såsom ersättning för de förpliktelser, hvilka örlogstjänsten medförer för handelsflottan, likaledes af statskassan under en tid af 10 år, räknadt från fartygets byggnad, för segelfartyg öfver 80 ton brutto samt ångfartyg öfver 100 ton brutto af fransk byggnad, med undantag dock för fiskefartyg samt fartyg i statssubventionerad linie, betalas en *seglationspremie*, utgående efter hvarje ton af bruttodräktigheten samt 1,000 tillryggalagda mil med:

1,10 fr. för ångfartyg, med årlig minskning, räknadt från byggnadsåret, af 0,06 fr. för fartyg af trä och 0,04 fr. för fartyg af järn eller stål;

samt 1,70 fr. för segelfartyg, med årlig minskning från byggnadsåret af 0,08 fr. för fartyg af trä och 0,06 fr. för fartyg af järn eller stål.

Denna premie, som utgår så väl för långfart som ock för internationell kustfart, ökas med 25 procent för ångfartyg, byggda efter en af marindepartementet uppgjord plan.

Premieradt fartyg skall afgiftsfritt medföra post samt åtföljande posttjänsteman.

Efter hvad redan antydts, äro franska fartyg af utländsk byggnad enligt den nya lagen uteslutna från seglationspremien,

men från flera håll göras nu ifriga ansträngningar för att få återinförd den äldre lagens bestämmelse, att sådana fartyg skola erhålla premie till halft belopp.

Förutom byggnads- och seglationspremie utgifvas jämväl i Frankrike enligt särskilda lagar ganska betydande *statssubventioner* dels åt storsjöfisket, dels åt vissa postgående ångbåtslinier.

Subvention.

I det hela utgjorde de belopp, som sålunda af statsmedel anslagits till befrämjande af Frankrikes sjöfartsnäring, enligt sistlidet års finanslag 41,973,835 fr. med följande fördelning:

Byggnads- och seglationspremier . . . . .	fr. 11,575,000
Storsjöfisket . . . . .	» 3,875,000
Subventionerade ångbåtslinier:	
Frankrike—Corsica . . . . .	» 355,000
Medelhafvet . . . . .	» 1,351,666
Calais—Dover . . . . .	» 250,000
Newyork och Västindien . . . . .	» 11,258,000
Indo-Kina och Japan . . . . .	» 6,083,688
Algeriet, Tunis, Tripolis och Marokko . . . . .	» 1,692,055
Australien och Nya Caledonien . . . . .	» 3,107,936
Östra Afrika och Indiska oceanen . . . . .	» 1,924,640
Västra Afrika . . . . .	» 500,850
Summa fr. 41,973,835.	

Hvad särskildt beträffar franska kustfarten, med hvilken äfvenledes likställt farten emellan Frankrike och Algeriet, torde böra erinras, att denna är uteslutande förbehållen franska fartyg, hvilka följaktligen i sådan fart äro fullkomligt befriade från all konkurrens. Fartyg i kustfart kunna däremot icke åtnjuta statsunderstöd.

## B. Utrikes handeln.

Såsom åtgärd åsyftande att främja Frankrikes direkta utrikeshandel nämner generalkonsuln endast:

Uppbärandet af *tilläggsafgift* dels å vissa varor af utoneuropeiskt ursprung, hvilka införas öfver land i Europa (surtaxe d'entrepôt), dels också å åtskilliga europeiska artiklar, som komma från annat land än tillverkningsorten (surtaxe d'origine). Bestämmelser härom återfinnas i lagen af den 11 januari 1892, som infört den nu gällande tulltaxan.

Tilläggsafgift å vissa varor.

För öfrigt omförmäles i detta sammanhang, att genom lag af den 19 juli 1890 förordnats, att vissa *tunisiska* produkter skola vid införsel till Frankrike behandlas på särskildt gynnsamt sätt, då de ankomma direkt från tunisisk hamn.



## II.

## Åtgärder, som borde i Sverige vidtagas för höjande af sjöfarten och handeln mellan Sverige och Frankrike.

Generalkonsul Danielsson besvarar frågan sålunda:

*Generalkonsul  
Danielssons  
åsikt.*

Så vidt inses, torde näppeligen på lagstiftningens väg något vara att företaga till främjande af Sveriges sjöfart eller direkta handel på Frankrike, enär i intet afseende nu gällande bestämmelser synas kunna sägas vara hinderliga för utvecklingen af dessa intressen.

Särskildt synas några restriktiva åtgärder mot den indirekta godsbefordringen icke vara att anbefalla för att gynna den direkta varuförseln, hvilken åtminstone i fråga om den svenska exporten till Frankrike alltid torde komma att blifva vida mera betydande än den varuförsändning, som förmedlas öfver andra länder.

*Subvention obe-  
höftig.*

Å andra sidan förefaller det ej heller vara af behovet påkalladt att bevilja någon slags subvention åt de svenska sjöfartslinier, som äro upprättade mellan Sverige och Frankrike.

*Marseilles konsulsdistrikt.*

Konsuln i Marseille C. Peyron lämnar i skrifvelse af den 28 januari 1899 svar å förevarande fråga, så vidt hans distrikt angår.

## A. Sjöfarten.

*Konsul Peyrons  
åsikt.*

Utvecklingen af *sjöfartsnäringsen* anser konsuln vara för Sverige, så väl som för i regeln hvilket annat land som helst, i främsta rummet beroende af den individuella företagsamheten. De konstgjorda hjälpmedel, som i form af premier af olika slag och subventioner kommit sjöfarten till del inom olika länder och särskildt Frankrike, kunna icke sägas hafva motsvarat hvad man af desamma hoppats. Detsamma har ju äfven, hvad Sverige beträffar, med hänsyn till vissa premier visat sig vara fallet. Den erfarenhet, man i detta hänseende efter snart aderton års tillämpning vunnit i Frankrike, torde gagna oss, ty ehuru väl förhållandena icke äro alldeles desamma, kunna de dock i hufvudsak sammanställas.

Den franska sjöfartsnäringsen har, trots vanan att räkna på understöd, aldrig, i ordets stränga mening, florerat och säkerligen

just därför att den naturliga utvecklingen därigenom hämmats. Man hade hoppats, att de äfven för denna näring ödesdigra följderna af 1870 års olyckor skulle kunna upphjälpas genom premier etc., men då samtidigt dryga afgifter pålades skeppsfarten, kunde densamma blott ofullständigt draga fördel af den visserligen välmenande hjälpen. Mera tjänande hade otvifvelaktigt varit att befria näringen från alla tryckande afgifter.

Olägenheter på ett eller annat håll kunna svårigen undvikas, då en sådan näring som sjöfarten skall i sin helhet upphjälpas genom konstlade medel. Den franska lagen af den 29 januari 1881, som vid ikraftträdandet ansågs fullständig, visade sig snart äga många luckor, och klagomål saknades icke från rederiernas sida. En af de mera kännbara olägenheterna med nämnda lag var onekligen att begränsa densamma till tio års varaktighet, hvaregenom verkningarna blefvo blott tillfälliga.

Konsuln är absolut af den åsikt, att sjöfartsnäringen bäst hjälpes genom att få fritt och obehindradt utveckla sig på ett naturligt sätt, att den individuella företagsamheten, som synes vara i starkt tilltagande i Sverige, bäst uppmuntras genom att i största möjliga utsträckning befria näringen från tryckande pålagor.

Den svenska sjöfarten mellan Sverige och detta distrikt har, **Afgiftslindringar.** säger konsuln, för visso icke utvecklats, som den borde hafva gjort. Det är onödigt att här tala om segelfartygen, som nära nog alldeles upphört på nämnda trade. En af de viktigaste orsakerna, hvarför de öfvergifvit artikeln trä, hvaraf importen till distriktet är betydlig, torde vara svårigheten att konkurrera med andra nationers segelfartyg, särskildt italienska och grekiska, som kunna segla under mera ekonomiska förhållanden, samt ångfartygen. Att söka återupplifva denna trade vore väl icke mödan värdt.

Segelfartygen finna ännu sysselsättning amanstädes, hvarest ångfartygskonkurrensen tills dato icke inträngt.

Ångfartygen förtjäna däremot vår fulla uppmärksamhet. Distriktets resurser, så väl med hänsyn till import som export, äro sådana, att de uppoffringar, som på ett praktiskt och logiskt sätt här nedläggas, måste bära frukt. Distriktets hamnar hafva sedan många år betjänats af en svensk ångbåtslinie, men ingalunda på ett tillfredsställande sätt. Traden har också icke utvecklats sig så som man kunnat vänta, och lämnar densamma ännu i dag ganska mycket att önska. Ett af de första villkor för en ångbåtslinie för att på ett varaktigt sätt implanta sig på en marknad är pålitliga och bestämda turer. De omnämnda svenska båtarna hafva varit allt annat än reguliera och hafva därtill icke

tillräckligt ofta visat sig, särskildt i Marseilles hamn. Oafsedt den allmänt erkända bristen på företagsamhet hos våra rederier, torde kanske orsaken, sasom en direkt följd däraf, vara den, att bolaget icke har ett tillräckligt stort antal båtar på medelhafstraden och följaktligen icke kan hålla jämna steg med konkurrenter. Medan det svenska bolaget trots ett anseeligt, värderikt försprång, gjort blott föga framsteg under ett betydligt antal år, hafva andra bolag uppstått och andra linier insatt sina båtar på distriktet, hvilka icke försummat att draga fördel af marknadens ställning och vinna terräng, oaktadt det gods, som de taga, måste gå på indirekta vägar, såsom t. ex. öfver Holland, England, Tyskland, Danmark och Finland. Ett mäktigt bolag, som förstode att på sätt, som tidens fordringar kräfva, kasta sig ut på marknaden, skulle otvifvelaktigt kunna monopolisera sjöfarten mellan Sverige och detta distrikt. Med ett större antal båtar och följaktligen med mera reguliera turer äger bolaget »Svenska Lloyd» alla förutsättningar för att ernå ett godt resultat. Hvad därför kan göras för att uppmuntra till behörig utveckling af bolagets verksamhet, med hänsyn särskildt till detta distrikt, vore till obestriddigt gagn för traden.

Hvad här ofvan anförts rörande segelfartygen och träimporten till distriktet gäller i viss mån äfven ångfartygen, ty äfven dessa synas hafva öfvergifvit denna fraktfart, ehuru väl icke af samma orsak som segelfartygen. Skälet därtill är väl snarare att söka i det förhållande, att vara rederier icke anskaffat fartyg, som äro lämpliga till denna transport, hvaruti däckslasten spelar en så framstående rol, utan försöka konkurrera medelst äldre, mindre passande fartyg.

Af det föregående framgår, säger konsuln, att den svenska skeppsfarten på Marseilles distrikt icke är af den betydenhet, som den kunde vara. Våra rederier hafva icke följt med marknadens behof med den uppmärksamhet den förtjänat. Om rederierna sätta sig i mera liffig förbindelse med lämpliga agenter, som hålla dem reguliert au courant, och samtidigt med mera energi och företagsamhet sända ut sina fartyg, skall helt visst snart en förbättring inträda.

Då, som sagdt, sjöfartsnäringen synes allt mer och mer intressera vara svenska kapitalister och då synbarligen ett uppsving är förestående, är rätta ögonblicket inne för att i all måtto uppmuntra till framtida verksamhet, dels genom att låta näringen på ett fritt, obehindradt och naturligt sätt utveckla sig, dels ock genom att i största möjliga grad befria densamma från tryckande pålagor.

## B. Handeln.

Ett första villkor för *handeln*s utveckling på ett tillfredsställande och varaktigt sätt, är, enligt konsul Peyrons mening, att den har till sin disposition en väl ordnad, direkt och pålitlig skeppsfart. En sådan uppeggar och, så att säga, pådrifver de kommersiella förbindelserna, som därigenom befordras i allra högsta grad. Handelsutbytet mellan Sverige och södra Frankrike är rätt betydligt och kan ytterligare utvecklas med bättre kommunikationer. En gång då dessa äro på ett tillfyllestgörande sätt ordnade, kommer handeln, såsom en naturlig följd däraf, att växa och blomstra, ty gamla, svårt inarbetade förbindelser existera och goda element finnas på båda sidor för nya sådana. Särskildt skulle importen till distriktet af svenska artiklar befordras, ty under nuvarande förhållanden, då mindre partier skola öfverföras, möta svårigheter, som ofta omöjliggöra mindre affärer, då direkt eller något så när direkt lägenhet saknas och varan icke tål en eller flera kostbara omlastningar. Konsuln anser, att handeln är så omedelbart beroende af kommunikationerna, att ett praktiskt ordnande af dessa samtidigt uppmuntrar och befordrar densamma och sålunda utgör det viktigaste hjälpmedlet.

Konsul Peyrons  
åsikt.

## C. Utsikterna för svenska fartyg att deltaga i fraktfarten i Medelhafvet.

Genom det nu gällande franska tull- och skyddssystemet blefvo, anför konsul Peyron, våra fartyg utestängda från en lönnande fraktfart dels emellan algierska och franska hamnar för transport af får och stycke gods, dels ock i vintraden mellan Spanien och Frankrike, men hafva de, tack vare befälhafvarnes aldrig felande omsorg i förening med ett godt och lojalt uppträdande, efterlämnat det bästa anseende bland därvarande befraktare, som gärna, då tillfälle bjudes, gifva dem företrädet. Trots icke få franska och andra medelhafsländers reguliera ångbåtslinier, saknas icke tillfälle till fraktfart för våra fartyg, men ett oeftergifligt villkor är att våra rederier sätta sig i förbindelse med driftiga och välplacerade mäklarefirmor samt att de, väl och pålitligt underrättade, låta sina fartyg komma mera ut i farten. Det är anmärkningsvärdt t. ex., att man blott högst sällan sett den svenska flaggan deltaga i den betydande hvetetransporten från Svarta hafvet till Frankrike, hvaruti icke få norska fartyg varit synliga. För närvarande synes

Konsul Peyrons  
åsikt.

den engelska flaggan monopolisera denna trade, då de engelska rederierna kastat in på fraktmarknaden ett jämförelsevis stort antal fartyg, som delvis antagit mer eller mindre goda månadsfrakter och därigenom försvärat konkurrensen. Då emellertid våra rederier numera torde kunna arbeta under någorlunda lika förhållanden som de engelska, vore det mödan värdt, att de gjorde sig väl underrättade om möjligheten att få in sina fartyg på trade.

Våra fartyg hafva äfvenledes varit sysselsatta på hamnar i Egypten och Mindre Asien för franska befraktare, äfven dessa i timecharter, hvilken trade fortfarande torde förtjäna intresse.

Våra rederier böra, såsom ofvan nämndt, sätta sig i regulier förbindelse med goda agenter, som omhändertaga deras intressen på ett kraftigt och intelligent sätt, naturligtvis understödda i motsvarande grad från rederiernas sida.

---

## Spanien.

### Handel:

<i>Export från Sverige</i>	1875: 1,7 mill. kr.	<i>Hufvudvaror</i>	1875: trävaror.
	1897: 2,6 » »		1897: trävaror.
<i>Import till Sverige</i>	1875: 1,2 » »	<i>Hufvudvaror</i>	1875: russin, vin och salt.
	1897: 1,1 » »		1898: vin, russin och salt.

### Sjöfart:

Fartyg afgångna från Sverige	1875: 90 om 27,479 ton.
	1897: 71 » 49,668 »
» ankomna till Sverige	1875: 48 » 14,528 »
	1897: 23 » 13,063 »

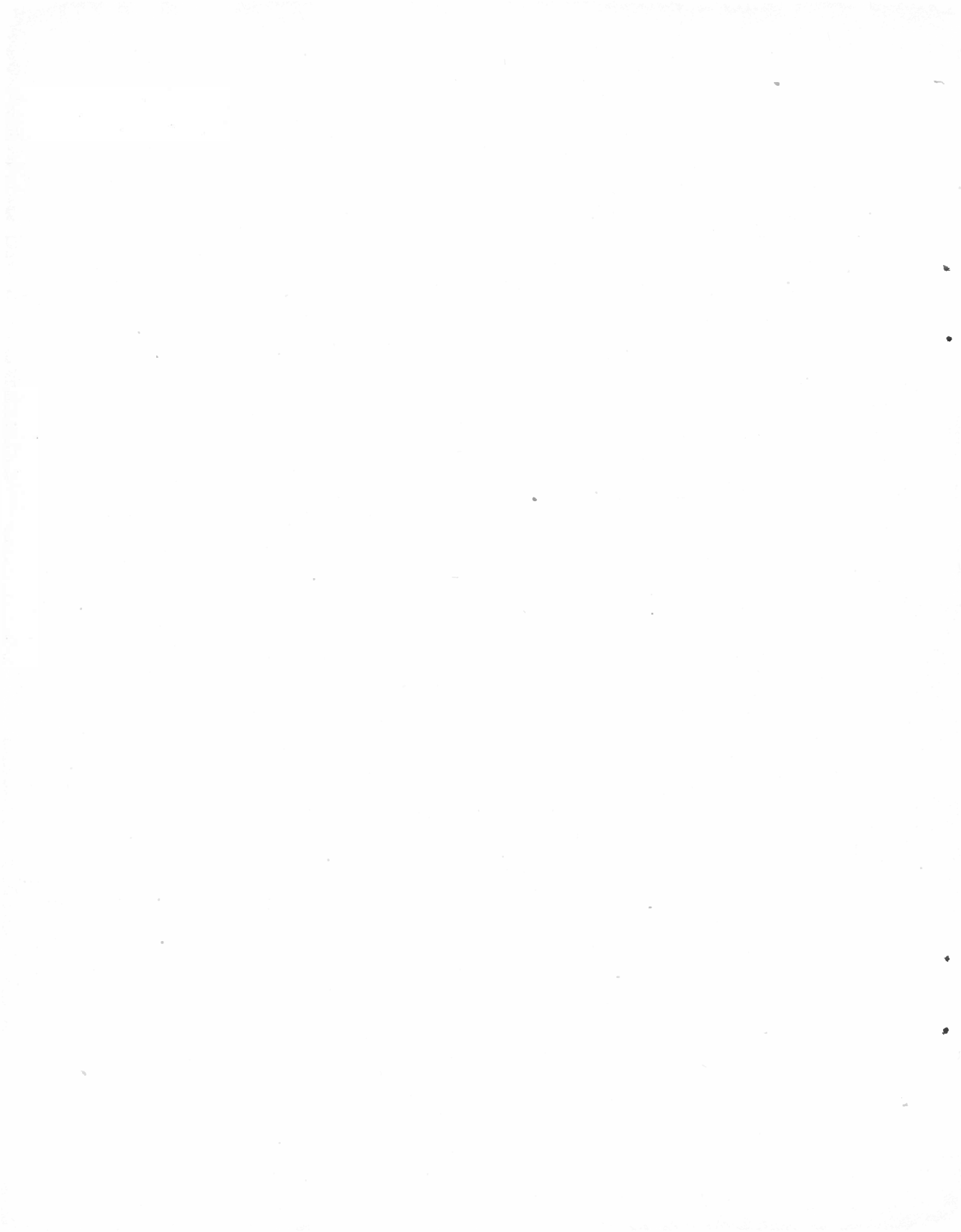
### Myndigheter för handel och sjöfart:

*Ministerio de Estado.*

*Ministerio de fomento.*

*Handelskamrar dels i Spanien, dels utrikes.*

*Meddelare: Svenske och norske t. f. generalkonsuln i Barcelona R. Bagge.*  
» » » konsuln i Bilbao Herman Schanche.



## Spanien.

### I.

#### Åtgärder i Spanien till sjöfartens och utrikes handelns främjande.

Rapporten och yttrandet för Spanien äro i skrifvelse af den 25 januari 1899 afgifna af dåvarande t. f. generalkonsuln i Barcelona, Richard Bagge.

#### A. Sjöfarten.

##### 1. Skeppsbyggnadspremier.

Jämlikt lag af den 25 juni 1880 art. 2, modifierad genom kungl. förordningen af den 23 oktober samma år samt senare förordningar, utbetalas premier till byggare af spanska fartyg under villkor, att fartyget är byggdt och utrustadt på varf å spanska halfön eller Baleariska öarna, att dess dräktighet uppgår till eller öfverstiger 130 ton samt att vederbörande marinmyndighet förklarar fartyget dugligt för den fart, för hvilken det afsetts. Premierna utgå till följande belopp för ton af fartygets bruttodräktighet (2,83 kubikmeter):

för fartyg af trä.....	40	pesetas
» » » järn eller stål, segelfartyg....	55	»
» » » » » » ångfartyg.....	75	»

##### 2. Tull- och fraktfartsbestämmelser.

*Restitution af tullafgifter*, erlagda vid införsel från främmande länder af materialier af alla slag för byggande, utrustande eller reparerande af fartyg af trä eller järn eller ångmaskiner i sådana, är fartygsbyggare eller redare samt tillverkare af fartygsångpannor eller maskiner medgifven genom art. 13, 14 och 15



af lagen om sjöfart af den 22 november 1868 samt instruktionen af den 19 november 1886.

*Tull* är åsatt fartyg, inköpta från utlandet, till följande belopp för ton af bruttodräktigheten:

		Maximal- tariffen.	Minimal- tariffen.
segelfartyg.....	pesetas	24,00	20,00
ångfartyg, af trä, intill 50 ton.....	»	48,00	40,00
» » » mellan 51 och 300 ton.....	»	62,40	52,00
» » » utöfver 300 ton.....	»	33,60	28,00
» » järn eller stål eller dessa blandade, oafsedt storleken	»	30,00	25,00

*Viss fraktfart är privilegierad* i eller förbehållen åt spanska fartyg. Så är genom art. 228 af gällande spanska tullstadgarna af den 15 oktober 1894 fraktfart mellan hamnar på spanska halfön och Baleariska öarna i regeln förbehållen spanska fartyg; i främmande fartyg kunna mellan dessa hamnar endast föras resgods, mineralier, hydrauliska kranar, byggnadsvirke, gödningsämnen samt stenkol, tjära och beck af inhemskt ursprung. Såsom kustfart skall jämlikt art. 227 af nämnda stadgar äfven behandlas fraktfart med frihamnarna å Canarieöarna, med Ceuta, Melilla, Alhucemas, Peñon de la Gomera samt öarna Chafarinas och Fernando Poo med tillhörande områden, för så vidt det gäller sådana produkter från nämnda besittningar som äro fria från införseltull.

### 3. Statssubvention till ångbåtslinier.

*Direkt statssubvention* utgår till »La Compañia Trasatlantica de Barcelona» i kraft af kontrakt mellan staten och nämnda bolag af den 17 november 1886, men utgör i själfva verket ersättning för upprätthållande af postförbindelse mellan Spanien å ena sidan och å den andra Antillerna, Puerto Rico och Filippinerna med flera orter. Understödet utgår med vissa belopp för tillryggalagda mil, nämligen 10,18 pesetas för amerikanska linien,

7,15 » » filippinska linien och

5,93 » » öfriga linier.

Farten är stipulerad till 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub> knop i timmen.

För understödet, som högst får stiga till 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub> millioner pesetas för år, har staten förbehållit sig vissa fördelar vid sidan af postföringen, såsom med afseende på transport af trupper, vapen och ammunition m. m., hvarjämte fartygen skola vara af

järn, stål eller lika godt material, vara försedda med viss beväpning och i krigstid kunna öfverlätas till staten. Bolaget lärer äfven medgifvas tullfrihet för fartyg, inköpta för dess räkning från utlandet. Kontraktet är slutet på 20 år, men torde innan dess förlora sin giltighet, sedan de ifrågavarande kolonierna blifvit Spanien fråntagna.

*Verkan* af åtgärderna särskildt till det inhemska skeppsbyggeriets befrämjande har icke visat sig. Öfvergången från segel till ånga, från trä till järn och stål har varit Spanien likasom så många andra länder för snabb, för att det skulle kunna följa med. Mindre träsegelfartyg kunna väl byggas på spanska kusterna och Baleariska öarna, men inga varf finnas ännu i Spanien för byggande af moderna handelsångare.

**Verkan af dessa åtgärder.**

Medan segelfartygen sjunkit från 399,900 ton år 1873 till 158,693 ton år 1898, har dock ångbåtsflottan, oaktadt tullen, rekryterats genom inköp från utlandet, så att den under nämnda 25-årsperiod ökats från 109,200 till 499,330 ton, sålunda för hela handelsflottan åstadkommit en stigning från 509,100 till 658,023 ton. Med detta förhållande för ögonen samt i betraktande däraf, att statssubventionen till transatlantiska bolaget medför staten lika stora fördelar som någonsin bolaget, kan man förklara, att man på framställd fråga allmäneligen får till första svar, som ju återgifver det allmänna intrycket, att i Spanien intet göres till den utrikes sjöfartens befrämjande.

## B. Utrikes handeln.

### 1. Handelskammare.

Hvad utrikes handeln särskildt beträffar, söka nog *handelskamrarna* i de särskilda orterna i Spanien att göra hvad de kunna, och särskildt år 1899 efter det olyckliga kriget hafva deras delegerade sammanträdt till gemensamt möte i Zaragoza för att öfverlägga om medlen till Spaniens och dess handels pånyttfödelse. Ännu har man här af ej sett större resultat än afsändandet till Drottningen-Regentinnan af ett budskap med önskemål, om man undantager borttagandet efter kort varaktighet af den under de säregna finansiella svårigheterna tillkomna, allmänt förkättrade exportskatten af  $2\frac{1}{7}$  procent å utförda varor.

## 2. Handelsstipendier.

Från statens sida har under loppet af hösten år 1898 en åtgärd vidtagits till varuutförselns höjande, nämligen utsändandet af *kommersiella stipendiat*, särskildt till sydamerikanska stater, och man motser nu med spänning, med hvad framgång dessas sträfvanden att finna nya marknader för spanska produkter skola krönas.

## II.

**Åtgärder, som borde i Sverige vidtagas för höjande af sjöfarten och handeln mellan Sverige och Spanien.**

*T. f. generalkonsul* Bortsedt från trafiken med Cuba, Puerto Rico och Filippinerna, som representerade resp. 10,42 och 3,9 procent af Spaniens hela *handelsomsättning*, utgöras Spaniens förnämsta importartiklar af stenkol och koks från England, uppgående år 1898 till 1,848,096 ton, äfvensom af trävaror, hvaraf samma år införts

från Finland och Ryssland .....	kbm.	122,925
» Sverige .....	»	83,413
» Frankrike .....	»	75,615
» andra länder .....	»	105,670

tillsammans kbm. 387,623;

härtill kommer bomull (rå) från Förenta staterna samt spannmål från Ryssland och Rumänien.

Exporten från Spanien åter, som representerar 828 millioner pesetas i värde mot 740 millioner import, omfattar hufvudsakligen bly-, koppar- och järnmalmer, metaller, salt, kork, espartogräs, frukter och vin.

Liksom den största införseln äger rum från England, går äfven den största delen af de utförda varorna till England, och helt naturligt kommer därför den britiska flaggan att intaga hufvudplatsen bland den med varuförseln på Spanien sysselsatta handelsflottan. Den britiska skeppsfarten på detta land är till och med fyra gånger så stor som den inhemska, som likväl kommer i andra rummet.

Före fransk-spanska handelstraktatens utlöpande 1892 funno svenska fartyg mycken sysselsättning med att föra vin från Spanien till Frankrike samt tomat åter. Nu har denna fraktfart betyd-

ligt minskats och förmedlas af regelbundna franska och spanska ångbåtslinier.

Mellan Spanien och Sverige åter kan näppeligen nämnvärdt större varuutbyte väntas, så länge Spanien finner billigare trä från sin gamle försäljare Finland och i Sverige tullarna äro för höga för de spanska bordsvinerna.

Den *fraktfart på Spanien*, som sålunda företrädesvis står öppen för våra fartyg, är förändrad af kol och koks från England samt utförandet dit af malmer, frukt och vin. Denna fraktfart försiggår vanligen i ångare under tidbefraktning, och vid utbudet af skeppsrum härtill utgöra en massa norska båtar, som förut varit sysselsatta i bananas-traden på Vestindien, svåra konkurrenter. Tidbefraktningen är åter ett fält, där det enskilda initiativet endast kan göra sig gällande.

**Fraktfarten.**

*Statsunderstöd* till reguliär linie mellan Sverige och Spanien, liknande det som utgår från norska staten till norsk-spanska ångbåtslinien till befrämjandet af klippfiskeexporten från Norge, förefaller t. f. generalkonsuln sakna grund och vara utan större nytta. Utom nämnda norska linie underhåller det danska »Forenede Dampskibsselskab» månatlig förbindelse med nordn, och dessa fartyg hafva för stora svårigheter att få fulla laster från Spanien för att uppmuntra till konkurrens med regelbundna turer.

*Subventioner af rådas.*

En åtgärd sådan som nedsättande af *konsulatafgiften* å svenska fartyg är med afseende på Spanien utan egentlig praktisk betydelse. Konsulatafgiften utgör nämligen endast en bråkdel af de öfriga där så betungande utgifter, som hvila å fartyg.

**Konsulatafgifter.**

T. f. generalkonsuln, som icke yttrar sig om de till den svenska sjöfartens höjande föreslagna medel, såsom medgifvande af in-teckningsrätt i fartyg, inrättandet af frihamn och frilager, lastpenningars beräkning efter lossadt eller intaget kvantum, sammanfattar sitt omdöme därunder, att varuförseln mellan Sverige och Spanien under nuvarande utsikter ej lider af sådana olägenheter, att ett ingripande från svenska statens sida för deras borttrödjande är påkalladt; att den ej är af så säregen beskaffenhet, att särskild impuls bör gifvas af statsmakten med förbiseende af andra lika berättigade intressen, samt att dess utveckling därför bäst torde böra lämnas åt den enskilda företagsamheten.

*Statens ingripande icke påkalladt.*

Bilbao konsulsdistrikt.

Konsuln i Bilbao Schanche, som hade att besvara sistnämnda fråga, så vidt angick hans konsulsdistrikt, anför i skrifvelse af den 30 januari 1899 följande:

A. Sjöfarten.

Konsul Schanches  
åsikt.

Saaledes som det fremgaar af den som bilag hosliggende summariske opgave (inf. här nedan) over den svenske skibsfart paa Bilbaos konsulatdistrikt i de sidstforløbne fem aar har den totale svenske skibsfart i aarene 1896, 1897 og 1898 havt et noget større omfang end i begyndelsen af femaarsperioden. Den samme tabel viser imidlertid ogsaa at denne forøgelse ikke vedkommer den direkte fart mellem Sverige og Nordspanien, hvilken snarere er i aftagende, hvorimod svenske skibe i de sidste aar i større udstrækning end tidligere er ankomne til distriktet fra »andre lande», navnlig i ballast, og herfra har erholdt udfragter til »andre lande».

Transport af  
träläst.

Sjöfarten med svenske skibe mellem Sverige og dette distrikt indskrænker sig i virkeligheden nu saagodtsom dertil at nogle seilskibe bringer *träläst* til enkelte af distriktets mindre havne. I trälästfarten fra Sverige til Nordspaniens hovedimportsteder, Bilbao, Santander og Gijon, hvilken nu saagodtsom udelukkende besörjes af dampskibe, konkurrerer svenske rederier icke i nogen nævneværdig udstrækning.

Summarisk opgave over den svenske skibsfart paa Bilbao konsulatdistrikt i aarene 1894--1898.

Aar.	A n k o m n e s k i b e .								A f g a a e d e s k i b e .										
	Fra Sverige.			Fra andre lande.			Til- sammen.		Brutto- fragter.	Til Sverige.			Til andre lande.			Til- sammen.		Brutto- fragter.	
	Med lad- ning.	I ballast.	Antal.	Med lad- ning.	I ballast.	Antal.	Tons.	Med lad- ning.		I ballast.	Antal.	Tons.	Med lad- ning.	I ballast.	Antal.	Tons.			
																	Antal.		Tons.
1894	10	3,855	1	7	2,986	1	1,055	18	7,896	89,592	1	—	6	3,988	11	3,602	17	7,590	24,012
1895	12	3,864	1	7	2,241	2	690	21	6,795	100,184	1	333	2	690	17	5,451	20	6,474	5,788
1896	7	2,118	1	15	6,794	8	7,150	30	16,062	100,183	2	526	14	11,554	15	4,369	31	16,449	92,302
1897	12	3,582	1	7	4,326	13	12,548	32	20,456	102,720	1	—	17	15,462	16	5,234	33	20,696	140,840
1898	4	1,265	1	6	5,179	8	7,614	18	14,058	55,600	1	—	14	12,679	4	1,379	18	14,058	102,800

T. f. vicekonsuln i Santander, hvilken vore ledare af en filial af Nordspaniens största trälastimporthus, har i ett konsuln tillstädt yttrande om det föreliggande spørgsmålet anført följande:

»Fra Sverige og Finland importeres til denne havn under et almindeligt aar fra 5,000 til 5,500 Ptbgr. stds. trälast, hovedsagelig af engelske og spanske dampskibe. Dampskibenes størrelse er fra 500 til 700 standards. Denne trafik ligger det mig nær at tro at man med lethed maatte kunne overføre paa svenske fartöier. Trälastbefragtingerne for Santanders vedkommende afsluttes for störsteparten gennem Herr Carl W. Boman i Paris eller ogsaa gennem de svenske exportörers agenter i Barcelona, som f. exp. Odenrick y Fryxell, Hans T. Möller og C. G. Lindström. Hvis de svenske rederier satte sig i direkt forbindelse med nævnte firmaer, betvivler jeg ikke at ialfald en del af trafikken fra Østersöen med denne havn kunde komme de svenske fartöier tilgode, forudsat at de svenske redere var villige til at acceptere de fragsatser hvortil andre nationers skibe tilbödes. — Trälastfragterne fra Finland og Sverige til Santander har i aaret 1898 været 46 francs pr. Ptbgr. standard at laste i 2 eller 3 havne med alle nye 'extra dues' for modtagerens regning.»

*Vice konsulns i  
Santander äsikt.*

Konsul Schanche fortsätter härefter:

Hvad der her er udtalt om Santander, gjælder ogsaa, saavidt jeg kan bedömmen stillingen, Bilbao.<sup>1</sup> Jeg kan derfor heuholde mig til det af vicekonsulen anförte, idet jeg alene skal tilföie, at de ustadige kursforhold her i landet i de sidste aar tildels har vanskeliggjort udenlandske rederiers deltagelse i trälasttraden. Det har nemlig været i importörernes interesse at faa fragterne stipuleret i pesetas; men medens de spanske rederier har fundet at kunne indgaa paa forlangendet herom, har udenlandske rederier havt vanskeligt for at gjöre detsamme under de tildels lave fragter og pesetaens aftagende værdi.

Vicekonsuln i Gijon gjör opmærksom paa, at skandinaviske redere ofte er ængstelige for at lade sine fartöier anlöbe denne havn som blot er tilgjængelig ved höivande og hvori skibene ved lavvande staar i grunden, men vicekonsulen finder tillige at svenske grundtgaaende dampskibe maatte ligesaavel som engelske kunne deltage i importen til hans station.<sup>2</sup>

*Vice konsulns i  
Gijon äsikt.*

<sup>1</sup> Trälastfragterne fra Østersöhavne til Bilbao varierede i aaret 1898 mellem pesetas 52 og francs 47.50.

<sup>2</sup> I aaret 1897 importeredes til Gijon fra Sverige henved 3,000 Ptbgr. standards trälast.

Fra Gijon skibes stenkul til næsten alle spanske havne, og da det er tilladt ogsaa ikke-spanske skibe at deltage i denne kystfart, antager vicekonsulen at mindre svenske dampskibe paa 400 till 600 tons dödvægt maatte kunne finde anvendelse deri.

Naar undtages transporten af trælast og maaske træmasse turde der neppe være anledning til nogen større udvikling af den svenske skibsfart mellem Sverige og Nordspanien.

Anderledes stiller sagen sig for skibsfarten mellem Nordspanien og udlandet, — og uagtet det mig givne opdrag efter sin ordlyd kun omfatter farten mellem Sverige og Nordspanien, tillader jeg mig dog i denne forbindelse at udtale at det vistnok maatte lade sig gjøre at föröge ogsaa den övrige svenske skibsfart paa Nordspanien, d. v. s. Bilbao og Santander —, hvis de svenske rederier har interesse heraf.

Transport af  
järnmalm.

Jeg sigter herved saagodtson udelukkende til deltagelse i transporten af *järnmalm* fra disse havne til England, Holland, Frankrige og Belgien, m. m. Fra Bilbao exporteredes i aaret 1897 til de nævnte lande over 4,700,000 tons järnmalm og i 1898 antages exporten at have været c:a 4,300,000 tons.

I denne trafik har svenske dampskibe i de senere aar vistnok deltaget noget, men i en forholdsvis ringe udstrækning og kun for Bilbaos vedkommende. Af de ovenanførte enorme kvanta malm afskibedes nemlig kun respektive 27,000 tons og 20,000 tons under svensk flag.

I min aarsberetning for 1897 (se »Svensk Export» 1898, side 230 flg.) har jeg gjort opmærksom paa det store opsving järnmalmproduktionen nu tager i provinsen Santander. Fra havnen Santander exporteredes i 1897 c:a 360,000 tons og fra Castro Urdiales 400,000 tons. I det nu forløbne aar anslaaes exporten alene fra Santanders havn til c:a 500,000 tons.

Angående svenska rederiers deltagande häri skrifer vicekonsuln i Santander följande:

Vice konsulns i  
Santander åsikt.

»Störsteparten af exporten herfra foregaar til Skotland og Rotterdam og udföres af alle nationers skibe, dog til dato intet svensk fartöi. Fragterne har i den sidste tid varieret mellem 6 och 7 sh. pr. ton. Fragtafslutningerne for mineral foregaar i almindelighed i London og har man opgivet mig Londonerfirmaet Lambert Brothers, 85 Gracechurch Street, E. C., som det vigtigste for afslutning af mineralfragter fra Santander.

Hvis de svenske rederier har interesse af at kaste sine skibe ind i mineraltrafiken fra Santander og forudsat at man disponerer

over for trafikken passende fartøier, anser jeg det ikke vanskeligt at opnaa dette, naar man skaffer sig de rette mæglerforbindelser i London. Størrelsen af de dampskibe som i almindelighed laster jernalm her er fra 1,200 til 2,800 tons. De fleste dampskibe ankommer hertil i ballast fra de franske havne Brest, Bayonne, St Nazaire, etc., efter i regelen at have losset kul paa nævnte steder.»

### B. Handeln.

Hänvisande till konsulatets årsberättelser erinrar konsuln, att den direkta importen från Sverige till Bilbao konsulsdistrikt under en följd af år så godt som inskränkt sig till *trälast och trä-* Träläst och trä-  
massa.  
*massa*. Importen däraf till Bilbao konsulsdistrikt under femårsperioden 1893—97 var följande:

År.	T r ä l a s t.			T r ä m a s s a.		
	Från Sverige.	Från andra land.	Till-sammans.	Från Sverige.	Från andra land.	Till-sammans.
	K u b i k m e t e r.			T o n s.		
1893 . . .	67,993	28,294	96,287	2,875	4,450	7,325
1894 . . .	84,682	29,193	113,875	4,249	7,617	11,866
1895 . . .	91,140	39,050	130,190	7,140	8,070	15,210
1896 . . .	76,680	38,240	114,920	1,640	13,330	14,970
1897 . . .	67,700	48,900	116,600	3,471	14,281	17,752

Konsul Schanche fortsätter härefter:

Naar i de sidste to aar importen af svensk trælast har været mindre end i de nærmest foregaaende aar, antages dette hovedsagelig at maatte tilskrives Spaniens ved krigene fremkaldte mindre gunstige økonomiske stilling der har virket lammende paa byggevirksomheden; men saasart de politiske forhold bliver fuldstændig rolige og kurserne paa udenlandske penge mere stabile, turde svensk trælast atter komme til at sælges i mindst ligesaa stor udstrækning som tidligere, uden at man for at opnaa dette resultat kan behøve at ty til andre foranstaltninger end den hidtil anvendte — udsendelse af dygtige agenter.

Det samme gjælder antagelig ogsaa for træmassens vedkommende, der overhovedet er den af de nordiske exportartikler der i de senere aar har havt størst fremgang her i landet.



Stål och maski-  
ner.

Af andre svenske varer har, som allerede antydet, den direkte import hidtil været uanselig. Vistnok ankommer aarlig nogle partier jern og staal, men i ringe kvantum.

Konsul Schanches  
åsigt.

Det er blevet udtalt at, da der importeres *staa*l og *maskin-sager* fra andre lande, f. ex. England og Tyskland, maatte ogsaa tilsvarende svenske varer kunne introduceres gennem dygtige agenter. Hertil er imidlertid at bemærke, dels at prisbilligheden herstedes spiller en overmaade stor rolle og dels at Sverige — i modsætning til de nævnte lande — ingen direkte og regelmæssig *dampskibsforbindelse* har med Nordspanien, og at oprette en saadan af hensyn til en eventuel oparbejdelse af et marked her i landet for de heromhandlede produkter turde neppe være tilraadeligt, bl. a. af den grund at Nordspanien med sine rige kul- og jernmalmeier og de allerede i Vizcaya etablerede jern- og staalfabriker selv har store betingelser for at kunne i en ikke fjern fremtid tilfredsstille landets behov af de fleste af de artikler, hvorom der her kunde blive spørgsmaal.

## Italien.

### Handel:

<i>Export från Sverige</i> 1875: 0,4 mill. kr.	<i>Hufvudvaror</i> 1875: trävaror.
1897: 0,5 » »	1897: jern och stål, trä.
<i>Import till Sverige</i> 1875: 1,2 » »	<i>Hufvudvaror</i> 1875: salt, oljor.
1897: 1,3 » »	1897: svafvel, salt, frukt.

### Sjöfart:

Fartyg afgångna från Sverige	1875: 15 om 4,046 ton.
	1897: 10 » 7,351 »
» ankomna till Sverige	1875: 57 » 18,109 »
	1897: 31 » 24,736 »

### Myndigheter för handel och sjöfart:

*Ministeriet för åkerbruk, industri och handel.*

*Handelsinformationsbyrå.*

*Handelskamrar* i Italien och utlandet.

*Handelsmuseer* i Milano och Turin.

*Uffici marittimi.*

*Meddelare:* Svenske och norske *generalkonsuln i Genua A. Conradi.*

» » » *konsuln i Messina G. Martens.*



## Italien.

Rapporten beträffande Italien är den 17 januari 1899 lämnad af svenske och norske generalkonsuln i Genua A. Conradi, hvilken i ämnet ock inhämtat konsulernas i Livorno, Venedig, Neapel, Messina och Cagliari samt vice konsulns i Milano mening.

### I.

#### Åtgärder i Italien till sjöfartens och utrikes handelns främjande.

##### A. Sjöfarten.

##### 1. Sjöfarts- och skeppsbyggnadspremier.

Lag af den 23 juli 1896 medgifver *sjöfartspremier* åt italienska fartyg i fart på utlandet och Italien. Med hänsyn till premiernas beräkning delas fartygen i följande klasser efter de olika slagen af turer:

- A) fartyg i fart mellan ställen utanför Suezkanalen eller Gibraltarsundet eller som, efter att hafva afseglat från en medelhafshamn (däri inberäknade Marmorasjön, Svarta Hafvet, Azowska sjön och Donau), passera nämnda kanal eller sund eller åter passera dessa på tillbakavägen till Medelhafvet;
- B) fartyg i fart mellan samtliga medelhafshamnar, deri inberäknade Marmorasjön, Svarta Hafvet, Azowska sjön och Donau, dock icke mellan italienska hamnar;
- C) fartyg (dock endast ångfartyg) i fart mellan italienska hamnar. Premierna beräknas för hvarje bruttoton af fartygets dräktighet och för hvarje tillryggalagd distans af 1,000 mil på följande sätt:

1:o) för fartyg i de under A) nämnda farter 80 centesimi för de första 3 åren af fartygets ålder med nedsättning för hvarje påföljande tidsrum af 3 år af 10 centesimi för ångfartyg och 15 centesimi för segelfartyg. Så framt premien för segelfartyg för-

Sjöfarts-  
premier.

medelst denna gradvisa nedsättning skulle nedgå till 20 centesimi, blir den stående vid detta belopp, till dess rätten till premie bortfaller för fartyget.

2:o) för fartyg i de under B) och C) nämnda farter två tredjedelar af de under föregående nummer nämnda premier.

Fartyg, som föra emigranter, förlora rätten till premier vid öfverträdelse af de för denna slags fart gällanda särskilda regler.

Marinministern kan medgifva en förhöjning i sjöfartspremierna af 50 procent för i Italien byggda ångfartyg med en hastighet af minst 16 mil i timmen, fullt lastade och för en tid af 12 timmar.

Sjöfartspremier tilldelas:

- a) fartyg, som vid lagens promulgation äro inskrifna i registret hos ett af Italiens hamndistrikt (compartimenti marittimi) såvida de äro byggda i Italien;
- b) fartyg byggda i Italien, som äro registrerade under loppet af 10 år efter lagens promulgation;
- c) utomlands byggda fartyg, som äro inregistrerade före den 1 januari 1887;
- d) fartyg, som vid utlöpanDET af den under b) nämnda 10-årsperioden äro under byggnad i Italien och som inregistreras inom två år efter nämnda tid;
- e) utomlands byggda fartyg, som äro inregistrerade i Italien under tiden mellan den 1 januari 1887 och den 31 december 1895; dessa erhålla dock endast hälften af ofvannämnda premier.

För att kunna komma i åtnjutande af sjöfartspremier skola fartygen 1) vara införda under första klassen i det italienska skeppsregistret eller annat dermed likställt register; 2) hafva en bruttodräktighet utgörande, i fråga om de ofvan under A) nämnda farter, för ångfartyg minst 500 ton, för segelfartyg af järn eller stål minst 250 ton, för segelfartyg af trä minst 100 ton, samt i fråga om de ofvan under B) nämnda farter minst 100 ton; och 3) icke hafva öfverskridit en viss åldersgräns, utgörande för ångfartyg 15 och för segelfartyg 21 år.

Premierna beräknas från sista hamnen, hvarest handelsoperationer företagas, intill ankomsthannen. Den tillryggalagda distansen beräknas efter den direkta sjölinien från afgångs- till ankomsthannen.

I händelse af krig, epidemier eller andra extraordinära förhållanden kan staten taga de premienjutande fartygen i rekvisition.

De fartyg, som åtnjuta sjöfartspremier, äro förpliktade till postbefordran utan ersättning.

I nämnda lag af 23 juli 1896 medgifvas likaledes premier **Skeppsbyggnads-  
premier.** för byggande af fartyg. Bestämmelserna härom gälla för 10 år, räknadt från lagens trädande i kraft.

För skrof till handelsfartyg, sjögående eller bestämda till fart på insjöar eller floder och som byggas i Italien, såväl italienska som främmande, medgifves en byggnadsgodtgörelse för hvarje bruttoton af lire 77 för skrof af järn och stål samt lire 17,50 för skrof af trä.

För att erhålla sådan godtgörelse måste fartygen vara införda under första klassen i det italienska skeppsregistret eller annat italienskt register, som enligt kungl. förordning är därmed likställt.

Byggnadspremier beviljas icke för krigsfartyg, som beställas för främmande regering vid italienska skeppsvarf. Däremot åter- *Tullrestitution för  
fartygsmaterialier.* betalas införseltullen för materialier, som införts från utlandet för byggandet af sådant fartyg med maskiner och tillbehör. Vid beställning af krigsfartyg för italienska statens räkning tages vid betalningens fastslående hänsyn till den för materialierna erlagda införseltullen.

Byggnadspremien för skrof af järn eller stål nedsättes med 10 procent, såvida de ingående materialierna äro till mindre än tre fjärdedelar af italiensk tillverkning. Jämväl nedsättes premien med 15 procent, om till fartygen användas maskiner och ångpannor, byggda i utlandet.

Godtgörelsen tilldelas endast fartyg, som användas i egentlig skeppsfart.

Godtgörelse beviljas icke för byggande af fartyg med uteslutande träbeklädnad, hvilkas stomme helt och hållet består af järn eller stål.

På samma sätt som för byggande af fartyg medgifver lagen **Maskinbyggnads-  
premier.** för ett tidsrum af 10 år från dess trädande i kraft en godtgörelse för i Italien byggda maskiner och ångpannor, afsedda för skeppsfarten. Denna godtgörelse beräknas för maskiner till lire 12,50 per indicerad hästkraft och för ångpannor till lire 9,50 per kvintal (100 kilogram). För hjälpmaskiner om bord, hvilka icke hänföras till drifkraften och som byggas i Italien under nämnda tioårsperiod, beviljas en byggnadsgodtgörelse af lire 11 per kvintal.

Vid reparation utaf de enligt det föregående till byggnadspremier berättigade fartygsskrof, maskiner, ångpannor och hjälpmaskiner återbetalas tullen å de därtill nyttjade materialier. Samma regel gäller för utrustnings- och reservföremål.

Förutsättningen vid lagens tillkomst var den, att utgifterna vid dess genomförande skulle utgöra 3,900,000 lire årligen, men det antages nu, att denna summa kommer att blifva alldeles otillräcklig till att uppfylla de genom lagen iklädda förbindelserna,

som förmodas komma att kräva åtminstone 7 eller 8 millioner. På grund häraf förberedes en lag till modifikation af 1896 års lag, i afsikt att begränsa de finansiella följderna af byggnads- och sjöfartspremierna till 5 millioner.

## 2. Statssubvention till ångbåtslinier.

### Subvention.

Den nuvarande ordningen grundar sig på lag af 22 april 1893, genom hvilken regeringen är bemyndigad att afsluta kontrakt om sådan subvention med »Navigazione generale italiana» och fyra andra bolag, nämligen »Nederland», »Società siciliana di navigazione», »Società napoletana di navigazione» och »Puglia», samt för detta ändamål årligen uppföra i budgeten lire 9,561,771 jämte nödiga medel till transport af varor på Adriatiska hafvet till Brindisi, bestämda till och från Indien, tillika med subvention för en linie från Venedig till Bombay. Af tillika insända aftryck af nämnda lag och konventioner framgår, att för resorna betingats en minimihastighet, olika för olika farter. Fartygen stå vid behof till örlogsflottans disposition. Transport af varor och passagerare föregår enligt bestämda tariffer och postbefordran sker utan särskild godtgörelse.

### Hastigheten.

I budgetförslaget för 1896—97 äro statsutgifterna på detta konto beräknade till lire 9,677,180, fördeladt på följande bolag:

Navigazione generale italiana.....	lire 8,681,180
Compagnia peninsulare (linie Venezia—Porto Said) »	500,000
Compagnia Nederland (linie Genua—Batavia) .....	» 70,000
Società Puglia (Servizio dell' Adriatico).....	» 236,000
Società Napoletana (Servizi dei Golfi di Napoli e di Gaëta).....	» 60,000
Società Siciliana (Servizi delle Eolie).....	» 120,000

På hvilka olika linier det ofvan nämnda, på bolaget »Navigazione generale italiana» fallande belopp är fördeladt, framgår af följande i budgetspropositionen förekommande specifikationer:

### Compartimento di Genova:

Alessandria—Bombay.....	lire 827,814
Bombay—Singapore.....	» 489,960
Genova—Alessandria.....	» 819,863
Massaua—Assab—Aden.....	» 358,540

Livorno—Tunisi.....	lire	241,475
Tunisi—Tripoli.....	»	275,028
Alessandria—Massaua.....	»	311,922
Cagliari—Palermo.....	»	112,985
Civitavecchia—Cagliari.....	»	98,384
Cagliari—Napoli.....	»	129,584
Cagliari—Portotorres.....	»	41,808
Livorno—Portotorres.....	»	100,756
Civitavecchia—Golfo Aranci.....	»	497,044
Napoli—Tripoli.....	»	280,332
Livorno—Porto Santo Stefano.....	}	» 160,000
Porto Santo Stefano—Giglio.....		
Portoferrario—Piombino.....		
Approdo a Rio Marina.....	»	2,617
Golfo Aranci—Maddalena.....	»	27,082
Carloforte—Portovesme.....	»	15,000,

*Compartimento di Palermo:*

Venezia—Alessandria.....	lire	443,664
Napoli—Palermo—Pireo.....	»	463,924
Pireo—Salonico—Constantinopoli.....	»	164,656
Pireo—Smirne—Constantinopoli.....	»	143,341
Venezia—Constantinopoli.....	»	701,376
Brindisi—Patrasso.....	»	131,040
Palermo—Tunisi.....	»	111,239
Palermo—Brindisi.....	»	297,180
Trapani—Scoglietti.....	»	71,199
Napoli—Reggio.....	»	177,050
Napoli—Palermo.....	»	986,832
Trapani—Porto Empedocle.....	»	60,000
Palermo—Ustica.....	»	34,944

Närmare upplysningar angående dessa ruter återfinnas i den af generalkonsuln öfverlämnade bilagan.

### 3. Understödkassor för sjöfolk.

Dessa kassor grunda sig på en lag af 28 juli 1861. De äro **Understödkassor för sjöfolk.** sex till antalet nämligen i Genua, Livorno, Neapel, Ancona, Palermo och Venedig. Af de vid generalkonsulns berättelse fogade statuter för kassan i Genua framgår, att understödsbeloppen bestå uti:



1) årliga pensioner för sjöfolk öfver 60 år och med 20 års fart-tid; sjöfolk med lägre ålder och kortare fart-tid kunna ej rättsligen göra kraf på sådan pension, som dock kan beviljas dem på vissa betingelser; 2) understöd till sjöfolks enkor och omyndiga barn, utgående med en närmare bestämd andel af den sjömannen tillkommande pensionen; dessa kunna äfven i vissa fall, då sjömannen själf icke uppnått rätt till pension, medgifvas sådan; 3) understöd en gång för alla till sjukt och arbetsodugligt sjöfolk, deras änkor och omyndiga barn. Huruvida sådant understöd må kunna utdelas, bestämmes af kassans styrelse.

Rätt till understöd eller pension förloras vid rymning.

De årliga pensionerna och understödsbeloppen utgöra enligt skrifvelsen bilagda tabeller för kaptener 50—440, för skeppsofficerare 33—235 och för matrosar 30—200 lire, allt efter ålder och tjänstetid. Understöd en gång för alla beviljas med 20—45 lire till de olika klasserna. Slutligen kan ersättning beviljas sjöfolk för förlust af persedlar i fall af förlisning, med belopp af 40—200 lire för kaptener, 25—80 lire för skeppsofficerare och 15—50 lire för matrosar.

Kassornas inkomster bestå uti lagbestämda bidrag från sjöfolket, statsbidrag (1897 196,000 lire), 5 procent utaf skeppsfarts- och byggnadspremierna m. m. År 1897 utgjorde inkomsterna lire 1,909,028 och utgifterna lire 1,655,613, medan antalet af de under samma år tilldelade pensioner och understöd från alla sex kassorna var 12,917.

Samma år voro i det offentliga registret för sjöfolk inskrifna 246,663 personer.

#### 4. Lagbestämmelser om försäljning och pantsättning af fartyg.

Försäljning af fartyg.

Den italienska handelslagen stadgar i Art. 483:

Inteckning.

»Hvarje afyttring eller öfverlåtelse, helt eller delvis, af egande- eller nyttjanderätten till fartyg skall ske skriftligen under iakttagande af bestämmelserna i lagens 4:de kapitel. Såvida afyttringen eller öfverlåtelsen sker inom landet, kan den ske genom offentlig eller enskild handling, men har ingen rättsverkan emot tredje man, med mindre den är införd i registret å det maritima kontor (ufficio marittimo), där fartyget är inskrifvet.

I ett främmande land sker aflåtelse genom rättshandling företagen inför vederbörande italienska konsul på konsulatets kontor, och har ingen rättsverkan gent emot tredje man, såvida

den icke införes i konsulatets register. Konsuln skall öfversända en af honom bestyrkt afskrift af aflåtelsehandlingen till det maritima kontor, der fartyget är inskrifvet.

I alla händelser skall aflåtelsen antecknas å nationalitetsbeviset med tillkännagifvande, om säljaren låtit hela köpesumman eller en del deraf kvarstå på kredit. Handelsflottans administrativa funktionärer samt konsulatfunktionärerna kunna icke mottaga eller inskrifva aflåtelser, med mindre nationalitetsbeviset framlägges för dem, dock med vissa undantag. Vid sammanträffande af flera öfverlåtelser afgöres prioriteten efter datum för anteckningen å nationalitetsbeviset.

Handelslagens Art. 485 stadgar följande:

Pantsättning, helt eller delvis, af ett fartyg skall vara skriftlig. Pantbref angående fartyg äger ej rättslig kraft gent emot tredje man, med mindre det är uppfördt i registret å det maritima kontor (*ufficio marittimo*), hvarest fartyget är inskrifvet, så framt pantsättningen sker inom landet, eller i vederbörande konsulatregister på det ställe, fartyget befinner sig, såvida pantsättningen sker utomlands. Konsuln skall genast öfversända en af honom bestyrkt afskrift af pantkontraktet till ofvannämnda kontor. I bägge fallen skall pantsättningen antecknas å fartygets nationalitetsbevis.

Handelsflottans administrativa funktionärer (*amministratori*) och konsulatfunktionärerna i främmande länder kunna icke registrera pantsättning, med mindre nationalitetsbeviset framlägges för dem, dock med vissa undantag. Bestämmelser af liknande art gälla om pantsättning af fartyg under byggnad.

Då den svenska lagstiftningen icke, såsom de flesta större sjöfarande nationers, innehåller bestämmelser, hvarigenom registrering uppställes som det fundamentala elementet vid aflåtelse och pantsättning af fartyg, har generalkonsuln ansett det nödvändigt att fästa uppmärksamheten på förutnämnda bestämmelser i den italienska handelslagen, hvilkas betydelse för upphjälpande af den maritima krediten och åvägabringande af nödvändigt kapital till handelsflottans utveckling och omdaning starkt framhäfves i motiven till handelslagen.

## B. Utrikes handeln.

## 1. Handelskammare.

**Handelskammare.** Enligt lag af 6 juli 1862 hafva *handelskamrarna*, där sådana upprättas, till uppgift att gent emot regeringen representera handels och industrins intressen och befordra dessa. Kamrarnas säte och medlemmarnes antal bestämmas af Konungen.

a) i Italien. Man synes genom lagen hafva velat gifva handelskamrarna ett ganska verksamt initiativ, i det de nämligen skola »meddela regeringen de upplysningar och förslag, som de anse nyttiga för handel, näringsvägar och industri, meddela den sina åsikter om medlen till att främja handels och industrins uppblomstring, de orsaker, som hindra sådan uppblomstring, och medel till bot därför».

De skola årligen afgifva rapport till handelsministern, upprätta listor öfver sakkunniga rättsbisittare i handelssaker, hafva uppsyn öfver börserna och dessas utgifter, utföra dem genom lagen föreskrifna plikter med hänsyn till växelmäklare, *mediatori* och sakkunniga, samt hålla listor öfver dem, som äro valbara till handelstribunalet. De kunna utföra speciella uppdrag för handelsministeriet samt öfvertaga administrationen af offentliga marknader, upplag af varor i frihamn, *magazzini di salvamento* och andra anstalter till nytta för handel och industri, gifva ministeriet och andra myndigheter erforderliga upplysningar, tillsammans med andra myndigheter understödja upprättandet af handels- och industriskolor och utställningar samt sammankalla möten i handelsangelägenheter. De äro bemyndigade att låta hålla frivilliga auktioner å varor.

Handelskamrarnas medlemmar växla mellan 9 och 21. De väljas af och bland representanter för handlande, industriidkare, fartygsbefälhafvare m. fl.

Till betäckande af utgifterna kunna de handelskammare, som icke hafva särskilda intäkter, med Konungens samtycke uppbära afgifter för certifikat eller andra af dem utfärdade handlingar, utkräfva särskilda afgifter vid sjöförsäkring, upprättande af konnossement och andra liknande transaktioner, uppbära tilläggsproucent på särskilda handels- och industriafgifter eller, i brist häraf, utkräfva afgifter af handlandena och industriidkarne själfva.

Handelskamrarna hafva såsom nämndt en öfvertillsyn och kontroll öfver *börsen*, för såvidt sådan är upprättad på platsen. De

italienska börsernas rättigheter och funktioner äro bestämda i handelslagens afdelning II kap. 1, som innehåller stadganden om hvem som har tillträde till börserna, hvilka papper som på densamma kunna noteras, sättet på hvilket börsnoteringen skall försiggå etc.

Italienska handelskammare finnas icke allenast i hemlandet, utan äfven i *utlandet*, nämligen i Alexandria, Montevideo, Rosario di Santa Fé, Buenos Aires, Konstantinopel, Tunis, San Francisco, Paris, London, New-York och Valparaiso, alltså på ställen, där italiensk befolkning eller italienska intressen spela en större rol. Dessa handelskammare i utlandet njuta understöd af staten.

b) i *utlandet*.

Af största betydelse torde handelskammaren i Paris vara. Af dess utaf generalkonsuln öfverlämnade statuter och program, som det lyckats generalkonsuln att på privat väg förvärfva, framgår, att kammaren har ett tillskott från den italienska staten och bidrag af sina medlemmar, hvilka efter de tre klasser, som de tillhöra, betala årligen 100, 60 eller 30 francs.

Erläggandet af årsbidrag medför rätt att från kammaren erhålla allehanda upplysningar, dock i större eller mindre utsträckning efter årsbidragets storlek.

Såsom framgår af prospektet, är institutionens mål att skaffa medlemmarne upplysningar såväl om importörer i Frankrike af italienska varor, som om italienska importörer af franska varor, och den utsträcker sålunda sin verksamhet lika mycket till hemlandets exportörer som till de i Frankrike bosatta italienska affärsmännen.

## 2. Handelsmuseer.

Af sådana finnas i Italien tre, nämligen i Rom, Turin och Milano. De två förstnämnda stå direkt under statens förvaltning<sup>1</sup> och det säges, att deras verksamhet icke är af särdeles stor betydelse och att de icke anlitas mycket af allmänheten.

**Handelsmuseer.**

Annorlunda är det med handelsmuseet i *Milano*, som är tillkommet genom handelskammaren i samma stad och hvars utgifter endast intill 30 procent bestridas af staten, medan resten betalas af handelskammaren, som genom några af sina medlemmar deltagar i museets styrelse.

*Museet i Milano.*

Angående detta museum anför vicekonsuln i Milano, Szylanski, följande:

<sup>1</sup> Turinermuseet förvaltas numera af handelskammaren i staden. Det lär vara tvifvelaktigt, om museet i Rom fortfar. Däremot finnes äfven ett obetydligt handelsmuseum i Palermo.

Om man med ett enda uttryck ville definiera denna institutions arbets sätt, skulle man kunna säga, att den uppträder som gratis-kommissionär mellan italienska producenter samt in- och utländska köpare. Sålunda, om ett utländskt handelshus skrifer till institutionen och begär adresser på tillverkare af en bestämd artikel, skickar museet icke blott en efter förtjänst uppgjord lista på producenter af uppgifvet slag, utan sänder äfven oftast på egen bekostnad prof å varan samt åtager sig att gratis tjäna som mellanhand, till dess affären afslutits eller uppgifvits. Likaledes, om en italiensk producent hänvänder sig till museet för att få veta, om han skulle kunna realisera sina produkter i ett uppgifvet land, förser honom museet med alla nödvändiga upplysningar, såsom priset på artikeln uti ifrågavarande land, transport- och tullomkostnader m. m., samt gifver honom adresser på handelshus, som sysselsätta sig eller skulle kunna sysselsätta sig med dylik försäljning. Ehuru museet icke officiellt är förpliktadt att gifva soliditetsupplysningar angående ifrågavarande handelshus, meddelar det dock i praxis mycket samvetsgranna sådana, naturligtvis utan någon som helst ansvarighet från museets sida. För att förskaffa sig dessa upplysningar begagnar sig museet icke blott af särskilda agenturer, som meddela dylika upplysningar, utan äfven och isynnerhet af sina korrespondenter utomlands. Dessa korrespondenter äro i allmänhet utländska affärsmän, som hänvänt sig till museet i och för upplysningar angående italienska handelshus och hvilka i gengäld göra museet samma tjänst. Museet söker alltid upplysningar hos en agentur och en eller två korrespondenter, och man anser upplysningarna tillförlitliga, om de stämma öfverens.

Vice konsuln lämnar äfven om detta museum en del andra upplysningar, hvilka emellertid här uteslutits, då en omfattande redogörelse för museets verksamhet är lämnad i den af komiténs sekreterare, med anledning af den af honom företagna studieresa, särskildt afgifna berättelse om anstalter för utrikes handelsfrämjande.

### 3. Handelsstipendier.

Handelsstipendier.

Sådana äro inrättade i följd af ministeriellt dekret af 16 maj 1895.

Staten, många handelskammare, några stora handelshus och privata personer bidraga årligen med ett bestämdt belopp, cirka 50,000 lire, till stipendier för unga män, som hafva afgangsbetyg från ett handelsuniversitet (de högre handelsskolorna i Venedig,

Genua och Bari) och som önska att uppehålla sig i utlandet för att der knyta handelsförbindelser. Arligen kungöras två stipendier lediga, det ena för *ett* års uppehåll på en handelsplats i Europa, stort 2,400 lire, det andra för 2 eller 3 års uppehåll på en transatlantisk plats; detta kan gå upp till 5,000 lire. Posterna besättas efter utval bland de bästa af de unga män, som hafva bestått en examen, hvilken hålles i Rom inför en särskild kommission i handelsfacket (främmande språk, varukunskap, handelsgeografi, bokföring och statsekonomi).

Hittills äro utdelade tre handelsstipendier, för Hong-Kong, Sidney och New-York.

Snart lära äfven komma att upprättas industristipendier, hvarom förslag väntas från en kommission, som nedsatts för att utarbeta sådant. Dessa stipendier äro afsedda att utdelas till elever från de tekniska och industriella skolorna (*scuole industriali*) för utdanning i utlandet, eller också för att sätta unga arbetare och handverkare i stånd att besöka vissa sådana skolor inom landet.

Båda dessa institutioner äro ännu i sin linda och komma att blifva föremål för modifikationer efter erfarenhetens kraf. Det säges vara brist på sökande, hvilket förklaras af den fordran som uppställes, att sökandena först skola hafva genomgått en af handelsskolorna.

#### 4. Högre handelsskolor.

Af sådana finnas tre, nämligen i Genua, Venedig och Bari, af hvilka de två sista lära vara föga besökta, under det den i Genua för närvarande har omkring 50 elever. Högre handelsskolor.

Den sistnämnda skolan har följande fasta bidrag: af provinsen Genua lire 20,000, af Genuas kommun lire 20,000, af handelskammaren i Genua lire 20,000, af staten lire 20,000. Då emellertid elevernas bidrag är bestämdt till ett jämförelsevis ringa belopp, lire 100 per kurs, klagar man öfver brist på medel.

Skolans ordning är bestämd genom kungl. dekret af 22 maj 1884 och statuterna genom kungl. dekret af 18 januari 1885. Såsom af dessa utaf generalkonsuln insända statuter framgår, består skolan af tre ettåriga klasser, omfattande undervisning i handelsräkning, bokhålleri, handelsoperationer, varukunskap, statsekonomi, statistik och handelsvetenskap, handelsrätt, handelsgeografi och handelstraktater, korrespondens samt franska, engelska, tyska, spanska och arabiska språken.

Af skolans medel beviljas ett årligt belopp af lire 2,500 som bidrag till utexaminerade elever för deras praktiska utdanning som handlande i någon af utlandets större handelsstäder.

Skolan äger ett icke obetydligt bibliotek, en samling varu-prof och ett kemiskt handelslaboratorium.

### 5. Frihamnar (Depositum franchi).

#### Frihamnar.

Genom lag af 6 augusti 1876 är regeringen bemyndigad till att bevilja juridiska personer och enskilde rätt att upprätta frihamnar i de förnämsta handelsstäderna i riket på tillstyrkan af vederbörande kommunala myndigheter.

Sådana frihamnar anses såsom liggande utanför tullgränsen, och de varor, som inläggas i desamma, underkastas tullbehandling först i det ögonblick de gå ut ur frihamnen för att införas i riket, I sistnämnda fall beräknas tullen på varorna efter deras tillstånd i nämnda ögonblick.

Frihamnar äro upprättade i Genua och i Venedig (1877).

I Genuas frihamn föregår ingen fabriksverksamhet.

Venedigs frihamn är försedd med alla moderna inrättningar, och silopackhus skall byggas.

### 6. Upplagsmagasin (Magazzini generali).

#### Upplagsmagasin.

Dessa äro ordnade genom lag af 3 juli 1871, som förklarar ändamålet med dessa inrättningar vara: 1) att lagra och förvara varor, som i dem uppläggas från hvilket ställe som helst, och 2) att utställa särskilda kommersiella åtkomstdokument under namn af depositionsbevis (fedi di deposito) och pantbref (note di pegno) — *warrants*. Om dessa två institutioner innehålla den nämnda och senare lagar en mängd bestämmelser.

### 7. Utförselspremier.

#### Utförselspremier.

Sådana medgifvas icke enligt italiensk lagstiftning, men man kan dock säga, att de i tullagen befintliga bestämmelserna om »provisorisk in- och utförsel» indirekt medföra åtminstone delvis motsvarande verkningar. Enligt dessa bestämmelser kunna vissa

råämnen och produkter, som äro bestämda till bearbetning inom landet, införas tullfritt med kausion för att tullen kommer att betalas, så framt varorna icke åter utföras efter företagen förädling eller bearbetning af produkten ensam eller tillsammans med annat stoff. Såsom sådana varor nämnas: råsocker, bestämdt till raffinering, råsilke, garn och tyger af diverse ämnen, bestämda till färgning, väfning och tryckning etc. samt till förfärdigande af kläder, järn- och metallvaror till förfärdigande af broar, maskiner och telegrafkablar, behållare för varor, gammal metall, klockor m. m. till omstöpning, glasskifvor till speglar, spannmål till vissa bageri-produkter, oljefrö till olja, vax, ljusaffall samt varor afsedda att fernissas, poleras, målas eller repareras.

Liknande rätt till provisorisk tullfri utförelse är medgifven för vissa silkesvaror samt andra föremål, som utföras för att repareras m. m., liksom för varuprof, som representera handelsvaran, samt, med några undantag, för varor, utförda för att ernå försäljning af desamma.

\* \* \*

### Verkan af dessa åtgärder.

Med hänsyn till frågan om betydelsen af ofvannämnda föranstaltningar för utvecklingen af Italiens sjöfart och handel hafva delvis olika meningar gjort sig gällande. Lagen om *premier* för skeppsfart och skeppsbyggnad m. m. har med åtskilliga modifikationer bestått sedan 1885 och sålunda under en följd af år kostat staten betydliga offer. På grund af de stora penningutlägg, som gjorts, skulle man med rätta kunnat vänta en ganska väsentlig förkofran af landets handelsflotta och skeppsbyggeri. Till ledning för bedömande, huruvida dessa förväntningar gått i fullbordan eller ej, lämnar generalkonsuln några uppgifter angående den italienska handelsflottans utveckling åren 1885—1897. Enligt dessa utgjorde:

	Segelfartygen.		Ångfartygen.		Tills. effektiv tonnage (ångf. ton = 3 segelf. ton).
	Antal.	Ton.	Antal.	Ton.	
1885 . . . . .	7,111	828,819	225	124,600	1,202,619
1890 . . . . .	6,442	634,149	290	186,567	1,193,850
1895 . . . . .	6,166	555,569	345	220,508	1,217,093
1896 . . . . .	6,002	527,554	351	237,727	1,240,735
1897 . . . . .	5,872	526,827	366	259,317	1,304,778



Till jämförelse meddelas angående andra handelsflottor några uppgifter, enligt hvilka från 1885 till 1897 det beräknade effektiva tonnaget ökat sig

för Tyskland . . . . .	med 53,6	procent
» Danmark . . . . .	» 35,2	»
» Nederländerna . . . . .	» 28,4	»
» Norge . . . . .	» 25,5	»
» Storbritannien och Irland . . . . .	» 17,4	»
» Sverige . . . . .	» 14,7	»
» Österrike-Ungern . . . . .	» 5,2	»
» Frankrike . . . . .	» 5,0	»

medan ökningen för Italien blott är 1,2 procent.

Häraf skulle alltså, fortsätter generalkonsuln, framgå, att medan de andra sjöfarande nationernas handelsflottor under de tio åren tilltagit, delvis i utomordentligt hög grad, är ställningen speciellt för de två land, där premiesystemet och beskyddandet af den inländska skeppsfarten nått sin största utveckling, nämligen Frankrike och Italien, under samma tidsrum nästan stationär. Att premiesystemet för Italiens vidkommande icke på något sätt uppfyllt de därmed åsyftade förväntningarna synes sålunda alldeles klart, och förhållandet framträder i ännu starkare belysning, när i betraktande tages, att af den italienska ångbåtsflottans dräktighet 1897, 259,317 ton, tillhörde icke mindre än 132,950 ton ångbåtsbolagen »Navigazione Generale Italiana» och »La Veloce».

*Byggandet* af fartyg på italienska varf har enligt en afgifven rapport under de sista 30 åren ställt sig sålunda:

Antal och dräktighet af byggda fartyg.

	Antal varf.	Antal fartyg.	Ton.	Värde. Lire.
1865 . . . . .	94	907	58,140	17,084,045
1870 . . . . .	88	724	90,693	25,508,659
1875 . . . . .	58	337	87,691	27,743,332
1880 . . . . .	48	263	14,526	4,229,495
1885 . . . . .	39	197	9,945	2,933,185
1890 . . . . .	51	357	26,774	8,290,265
1891 . . . . .	47	353	29,784	10,569,582
1892 . . . . .	42	278	17,599	5,494,602
1893 . . . . .	39	286	15,501	4,473,590
1894 . . . . .	34	219	7,935	2,845,920
1895 . . . . .	39	249	6,750	5,545,800
1896 . . . . .	33	183	6,606	7,315,370
1897 . . . . .	27	161	11,458	10,934,847

Det förtjänar här att bemärkas, att af de 1897 byggda 11,458 ångfartygston utgjorde 989 ton krigsfartyg för främmande räkning, 68 ton lust- och bogserbåtar samt 7,378 ton ångfartyg för sällskapet »La Veloces» räkning, hvarefter för andra italienska rederier blott återstodo 3,023 ton.

Af de 1896 byggda 6,606 ton voro 4,758 ton för det subventionerade sällskapets »Navigazione generale italiana» räkning. Icke heller dessa tal synas tyda på någon utveckling, motsvarande de offer, som staten påtagit sig för denna industri. Vid engelska varf uppgifvas vara byggda 1895 647,637 ton och 1896 736,814 ton, vid franska varf 1895 22,945 ton.

Statssubventionerna till de stora postförande ångbåtslinierna måste naturligtvis antagas hafva en väsentlig betydelse för upprätthållandet af dessa bolag. Medan de två subventionerade bolagen Navigazione Generale Italiana och Puglia 1897 hade ett betydligt öfverskott och utdelade till sina aktieägare resp.  $7\frac{1}{2}$  och 10 procent, hade det icke subventionerade sällskapet La Veloce samtidigt en mycket betydlig förlust. Huruvida däremot samhället på annat sätt vinner resultat, motsvarande de stora utgifter, som genom subventionerna påläggas staten, är en annan fråga. Man klagat öfver att de subventionerade linierna icke hafva lätt att hålla konkurrensen uppe med på samma router gående främmande konkurrenter, hvarjämte de förhoppningar, man hyste om att genom subventioner för upprätthållande af ångbåtstrafik på östliga länder kunna utveckla Italiens handelsförbindelser med Orienten, sägas hafva blifvit delvis besvikna.

Angående de italienska *handelskamrarna* har det blifvit sagdt, att flera af dem icke till fullo motsvarat det, som i lagen åsyftats med desamma. Däremot lär upprättandet af italienska *handelskammare i utlandet* vara en särdeles lycklig och nyttig åtgärd. Likaså hör man *handelskammaren i Milano* omtalas med mycket beröm, liksom det därvarande *handelsmuseets* verksamhet allmänt erkännes.

De italienska *handelsstipendierna* äro ännu en alltför ny institution, för att man skulle hafva kunnat bilda sig en närmare åsikt om deras effektivitet.

De *högre handelsskolorna* synas hafva varit föremål för en del kritik, under det man å andra sidan på senare tiden efter hand börjat få ögonen öppna för deras nytta och nödvändigheten af en högre utbildning hos handelsståndet.

Genuas *frihamn* säges vara en populär institution, som tillskyndar handel och export åtskilliga fördelar, bland annat genom

undgående af den tidsförlust, som drabbar handlande, befälhafvare och affärsmän genom de många formaliteter, som äro förknippade med den ordinarie tullexpeditionen.

Angående *warrantssystemet* läser man i Genua hysa olika uppfattningar, i det att man bland annat säger, att nyttjandet af de på så sätt genom lagen gifna lättnaderna varit till skada för vederbörandes personliga kredit. Huruvida denna åskådning är att hänföra till den på stället gällande traditionella uppfattningen och häfdvunna sedvanor, är något, hvarom generalkonsuln ej vill uttala sig.

---

## II.

## Åtgärder, som borde i Sverige vidtagas för höjande af sjöfarten och handeln mellan Sverige och Italien.

## A. Sjöfarten.

Vid besvarande af detta spörsmål anmärker generalkonsuln, *Generalkonsul Conradis åsikt.* hvad skeppsfarten angår, att den svenska lagstiftningen om sjöfarten i allmänhet och de bestämmelser, som knyta sig därtill, helt säkert måste erkännas intaga en lika framskriden ståndpunkt, som andra större sjöfarande nationers.

Han ifrågasätter emellertid, huruvida det icke skulle vara *Inteckning i fartyg.* lyckligt, om man i Sverige finge en lagstiftning om *försäljning och pantsättning af fartyg*, i likhet med hvad man äger i England, Frankrike m. fl. sjöfartsidkande länder, däribland också Italien, grundad på upprättandet af offentliga, genom obligatoriska anmälningar uppkomna fartygsregister, förmedelst hvilka möjlighet till försäljning och pantsättning m. m. af fartyg uteslutande skulle beredas. I detta afseende erinras, att nyttan af en sådan fartygsregistrering i städse stigande grad gör sig gällande, allt efter som skeppsfartens utveckling kräfver allt större kapital för hvarje fartyg och sålunda en ökad tillgång till att kunna förvärfva den största möjliga säkerhet i dessa. I ett land, där man har nämnda ordning införd, kommer man att i det praktiska lifvet hastigt få ögonen öppna för den trygghet och det behag det medför, att man vid förefallande transaktioner angående fartyg genom skeppsregistret kan förvärfva alla nödiga upplysningar om egendoms- och pantförhållanden m. m. — —

I detta sammanhang berör generalkonsuln frågan om införande af *seglations- och byggnadspremier* för fartyg. *Fartygspremier afstyrkas.*

För verkningarna af ett sådant premiesystem i Italien är ofvan redogjort. I Italien har man, som det synes, gått ut ifrån, att en handelsflotta, som i öfrigt i landets säregna förhållanden måste hafva en naturlig grundval för en kraftig utveckling, genom ett så utomordentligt stöd skulle kunna uppnå en särdeles hög utveckling. Att Italien genom sitt läge, sin långa kustlinje och stora sjöfarande befolkning äger betydande faktorer för en

ansenlig sjöfartsnäring, torde icke kunna förnekas; och när därför premiesystemet i den gångna tiden högst kan sägas hafva bidragit till att hålla ställningen stationär, eller måhända hejda en nedåtgående rörelse, ligger den slutsatsen nära, att detta system icke är det naturliga medlet att upphjälpa denna näring, eller kanske äfven, att systemet i och för sig innehåller brister och faror, som bilda en afgörande motvikt till de fördelar, som man af detsamma tänkt sig skola uppnå. Såväl i Italien som i Frankrike synas resultaten af dessa premielarar tillräckligt nedslående för att verka afskräckande på andra land, som skulle vara betänkta på att följa detta exempel.

Subvention till fast linie förordas af konsulter i Italien, men afstyrkes af generalkonsuln.

Som en närmare liggande tanke framstår spørsmålet om upprättandet af en af staten *subventionerad fast ångfartygslinie* mellan Sverige och Italien.

Den svenske och norske tillförordnade *konsuln i Livorno* har i en skrifvelse till generalkonsulatet härom uttalat den mening, att, för att kunna uppdrifva trafiken mellan Sverige och Italien, borde sättas i gång en regelmässig, månatlig svensk ångbåtslinie, till hvars regelbundenhet med afseende å ankomsttider såväl liniens representanter som afskepparne kunde sätta sin fulla tillit. Linien borde börja med att anlöpa Genua, Livorno, Neapel, Sicilien, Adriatiska hafvet (om detta vore nödvändigt) eller omvänt och komplettera sin last antingen i Spanien eller andra medelhafshamnar på hemvägen, ty Italien och Sicilien äro icke ensamt i stånd att gifva full last för en ångbåt månad efter månad.

Konsuln anmärker, att Svenska Lloyd-linien i Göteborg, som representeras i Genua och Livorno af hans firma, ständigt förbi-går Genua och sålunda tillåter de danska, tyska, holländska och Hullbåtarna att taga bort de varor, som erbjudas för afskeppning till skandinaviska hamnar, ty, säger konsuln, »Svenska Lloyd har den principen, att om deras agenter ej kunna garantera ett visst kvantum varor så stort, att det lönar sig att anlöpa, så gå båtarna förbi». Detta har i årtal varit fallet i Livorno, änskönt Livorno på grund af konsulns vidsträckta handelsförbindelser besökes af sex till sju svenska ångfartyg om året. Lloyds ångfartyg lastade 1897 i Livorno:

till Stockholm	847,899	kg. marmor	och	8,251	kg. stycke-gods
» Kristiania	49,900	»	»	6,774	»
» Östersjön	<u>159,580</u>	»	»	<u>72,517</u>	»
tillhoppa	1,057,379	»	»	87,542	»

alltså tillsammans 1,144 ton varor.

»En subvention af den svenska regeringen för att kunna uppfordra eller inbjuda ett svenskt ångfartygsbolag till att låta sina båtar anlöpa i regulier fart de förnämsta hamnarne i Italien och på Sicilien, skulle», säger, bland annat, konsuln i Livorno, »väl vara det enda sätt, hvarpå man kunde hoppas på att upphjälpa och föröka sjöfarten och handeln mellan Sverige och Italien.»

*Konsuln i Neapel* föreslår upprättandet af en ordnad regelmässig ångbåtslinie, som utan hänsyn till ifrågakvarande varors kvantum borde anlöpa de viktigaste italienska hamnarna 1 à 2 gånger i månaden.

Äfven *konsuln i Cagliari* tillstyrker subvention till en sådan ångbåtslinie.

*Konsuln i Venedig* föreslår subvention till en regelbunden linie till Adriatiska hafvet, t. ex. en gång i månaden.

*Generalkonsuln* hysar dock starka tvifvel angående rådigheten af en sådan åtgärd.

För att någorlunda tillfyllestgörande kunna motsvara de kraf, som böra kunna ställas på en sådan linie, borde den, såsom af konsuln i Livorno anförts, hafva månatliga anlöpningstider för de olika italienska hamnarna. För att kunna uppehålla en route så pass ofta på ett så utsträckt farvatten skulle det behövas en tämligen stor och kostbar apparat, och man måste således kunna gå ut ifrån att de offer, som det allmänna af denna anledning måste påtaga sig, icke skulle blifva obetydliga. För att dessa offer skulle finnas berättigade, måste man då å andra sidan kunna göra sig betydliga förväntningar om en sådan lines inflytande på Sveriges handelsomsättning.

Under förutsättning af att ett eventuellt statstillskott till en sådan linie bör stå i ett rimligt förhållande till de fördelar, som därvid kunna väntas uppkomma, måste det blifva afgörande i denna sak att göra sig reda för hvilka handels- och omsättningsintressen, som i första hand skulle kunna grunda en sådan lines existens, och hvilken utveckling dessa genom liniens bestånd kunde väntas skola uppnå. En blick på de af generalkonsuln gifna upplysningarna angående handelsomsättningen mellan Sverige och Italien synes skola ställa denna fråga i en tämligen klar belysning, i det den nuvarande trafiken mellan dessa länder uppenbart ingalunda är tillräcklig för att skaffa en fast route stadig sysselsättning, medan det å andra sidan icke synes föreligga tillräcklig grund att antaga, att denna omsättning endast genom öppnandet af regelbundna kommunikationer skulle kunna förökas i en för det omtalade ändamålet tillräcklig grad.

En ångbåtsförbindelse kan icke i och för sig medföra förökad import och export, så framt icke för öfrigt de naturliga betingelserna därför äro för handen, och den omsättning, som för närvarande försiggår mellan Sverige och Italien, är hvarken med hänsyn till varornas art eller i öfrigt af den beskaffenhet, att någon utomordentlig utveckling däraf genom en fast linie snart skulle kunna väntas. Annorlunda ställer det sig, när en sådan linie upprättas för att underlätta en redan befintlig betydande utförsel, såsom till exempel förhållandet är med en del af de i Italien upprättade subventionerade linierna, af hvilka dessutom flera stödjas af en betydlig utvandring från Italien till transatlantiska orter. Den fasta linien på Spanien och Italien, som stödjdes af ett årligt bidrag från norska statens sida, kan också på liknande sätt sägas hafva ett naturligt berättigande som transportmedel för en af landets stapelartiklar, fiskvaror, för hvilka dessa land i långliga tider utgjort väsentliga afsättningsfält. Efter de erfarenheter man äger angående driften af denna linie, som helt naturligt har intagit en del af den plats, som förut innehafts af andra norska ångfartyg i denna fart, synes den för visso i flera hänseenden hafva haft ett lyckligt inflytande genom att reglera utskeppningen af ofvannämnda vara; däremot kan det icke, åtminstone hvad Italien vidkommer, sägas, att den har öfvat något väsentligt inflytande på en förökad export af andra norska varor till Italien eller omvänt på importen från Italien till Norge. Med detta exempel för ögonen synes man sålunda knappast berättigad att spå större resultat för en eventuell svensk subventionerad ångfartygslinie, åtminstone icke i en närmare framtid.

Utsikterna för  
fart på Italien  
och Medelhafvet.

Något annorlunda skulle, anser generalkonsuln, saken måhända ställa sig, under förutsättning att en sådan linie förutom till Italien också kunde blifva utsträckt till andra land, belägna vid de inre eller yttre delarna af Medelhafvet. Under denna förutsättning skulle man efter all sannolikhet kunna gå ut därifrån, att liniens fartyg skulle få tillräckliga såväl in- som utfrakter, isynnerhet om något tillfälle kunde gifvas dem att på tur eller retur anlöpa någon på vägen liggande mellanhamn. Också mot detta förslag synas dock erbjuda sig väsentliga betänkligheter, enär man kunde frukta, att en sådan linie skulle få en så opropotionerlig längd, att den väl svårigen skulle kunna upprätthållas t. ex. såsom månatlig med ett rimligt begränsadt antal fartyg. Betydelsen af denna invändning torde icke kunna förnekas, när man betänker, hvilken omväg det skulle vara för ett fartyg i en sådan route att på vägen till det inre af Medelhafvet gå ända upp till Genua

och därifrån tillbaka med anlöpningsställen längs Italiens kust, kanske till och med in i Adriatiska hafvet.

Det är onekligen ett betecknande drag, att den svenska linie, som underhåller fart på Spanien, Frankrike och Italien, icke plägar anlöpa Genua, under det att en eventuell subventionerad linie väl icke kunde fritagas från förpliktelsen att anlöpa denna Italiens förnämsta importhamn. Det torde till och med också vara tämligen ovisst, om det för en ångbåtslinie med en fartplan som den ofvannämnda i längden skulle vara så särdeles fördelaktigt att öfvertaga de med subventionen förbundna förpliktelserna att anlöpa bestämda platser, något som naturligtvis kunde blifva en ganska betydlig börda.

I det hela torde det knappast kunna bestridas, att enskildt initiativ på skeppsfartens område har större betydelse för främjandet af denna näringsväg än åtgärder från statens sida. Det synes heller icke vara någon grund att tvifla på detta initiativs verkningar beträffande Sverige, speciellt att döma efter de meddelanden, som man på den allra sista tiden äger om den svenska handelsflottans framgång. Att emellertid svenska rederier ännu icke synas hafva fäst den uppmärksamhet vid skeppsfarten på italienska hamnar, som denna borde förtjäna, synes generalkonsuln framgå af följande uppgifter öfver sjöfarten på Italien (ankomna och afgående fartyg och varor) under olika nationers flaggor 1897:

Nationalitet.	Antal fartyg.	Dräktighet.	Intagna och lossade varor, i ton.
Italien . . . . .	186,757	34,944,891	7,109,780
England . . . . .	8,609	11,406,058	5,481,635
Österrike-Ungern . . . . .	7,525	4,550,034	726,845
Grekland . . . . .	735	441,644	344,126
Norge . . . . .	747	545,784	368,595
Tyskland . . . . .	1,603	2,776,815	473,850
Belgien . . . . .	224	301,442	68,970
Frankrike . . . . .	1,060	826,834	137,463
Spanien . . . . .	458	299,500	119,159
Nederländerna . . . . .	599	636,848	108,751
Danmark . . . . .	268	192,381	53,519
Turkiet . . . . .	240	18,614	12,549
Sverige . . . . .	71	51,992	22,685
Andra land . . . . .	153	67,658	48,183
Summa	209,049	57,060,495	15,076,110



Af dessa uppgifter synes framgå, att den svenska flaggan icke ännu intager den plats i farten på detta land, som den efter sin betydelse för öfrigt skulle förtjäna.

Svenska fartyg hafva sålunda tillföre endast i jämförelsevis ringa utsträckning deltagit i transporten af kol till Italien. Till belysning af hvilken betydelse denna fart har kan exempelvis nämnas, att från Tyne 1897 uppgifves hafva utförts till hamnar utom Storbritannien och Irland 7,607,051 ton kol och cokes, hvaraf till Italien såsom det förnämsta importlandet 1,565,629 ton, medan Tyskland först kom i andra rummet med 1,282,711 ton.

Särskildt bör uppmärksamheten fästas vid Genuas ständigt stigande betydelse som Italiens förnämsta importhamn.

Till jämförelse meddelas här följande uppgifter öfver dräktigheten af ankomna fartyg i efterföljande hamnar under 1897:

Hamburg .....	6,710,000 ton
Antwerpen .....	6,210,000 »
Rotterdam .....	6,135,000 »
Marseille .....	5,360,000 »
Genua .....	4,250,000 »

Därefter komma Neapel och Havre med omkring 2,750,000 ton hvar.

Vid dessa uppgifter har man ock att bemärka, att dräktigheten af den till Genua under tioårsperioden 1888—98 ankomna tonnagen stigit från omkring 2,800,000 till 4,250,000 ton, medan motsvarande tal för Marseille endast visar en ökning från omkring 4,900,000 till 5,360,000 ton. Varuinförseln till Genua uppgifves under samma tid hafva stigit från 2,450,000 till 3,850,000 ton.

Efter fullbordandet af den under byggnad varande järnbanan genom Simplon, nödvändiga utvidgningar af hamnen samt lättnader vid utskeppningen och järnvägstransporten, väntas Genua komma att gå en stor framtid till mötes såsom Medelhafvets förnämsta transithamn, och den förökade trafiken kommer, såsom man får hoppas, äfven att gifva svenska fartyg tillfälle till lönande sysselsättning. Det bör därför tillrådas svenska skeppsredare att hålla ögonen på utvecklingen af förhållandena därstädes för att söka erhålla en jämförelsevis betydande andel i importtrafiken.

**Vikten af stöd  
hos svenskar i  
utlandet.**

I detta samband torde det måhända, under hänvisning till den ofvanför anförda skrifvelsen från de förenade rikenas tillförordnade konsul i Livorno, vara skäl att hänleda uppmärksamheten på den betydelse, som det kan hafva för våra maritima och kommersiella intressen i utlandet, att dessa på ifrågakommande främmande ställen kunna finna stöd hos där bosatta svenska

eller norska affärsmän med inflytande och insikt i förhållandena och som äro lika villiga som dugliga att göra sitt till för att upphjälpa handeln och sjöfarten. Andra nationers, isynnerhet tyskar-nes exempel visa, hvilken betydelse ett sådant stöd kan hafva för ett lands handel och skeppsfart med utlandet. Lyckligt måste det därför anses vara, att ett lands lagstiftning för dess innevånare och deras efterkommande underlättar möjligheten att bevara sin nationalitet i ett främmande land, för så vidt detta låter sig göra utan skada för andra viktigare intressen.

Den fjärde af de ofvan omtalade, i Italien införda åtgärderna till förmån för handelsflottan, *pensionskassorna för sjöfolk*, har otvifvelaktigt sin stora nytta genom att knyta sjömännen fastare vid yrket och därigenom skapa ett duktigare sjömansstånd. Liknande inrättningar finnas i flera andra sjöfarande länder, däribland också i Sverige, hvarest man naturligtvis har förvärfvat full erfarenhet om såväl denna institutions nytta som huruvida det kanske kan finnas anledning till en ytterligare utveckling däraf på en bredare basis. I Norge har saken en längre tid varit ifrigt diskuterad såväl inom sjömansståndet som annorstädes och behandlas för närvarande af en kommission.

**Pensionskassor  
för sjöfolk.**

För skeppsfarten såväl på Italien som på andra land är det naturligtvis af vikt, att främmande fartyg från sitt hemland medföra *mätbref* efter ett mätningssystem, som tillförsäkra fartygen en lika gynnsam behandling som andra nationers fartyg med hänsyn till beräkning af afgifter.

**Internationellt  
gällande mätbref.**

## B. Handeln.

Såsom framgår utaf de af generalkonsuln meddelade uppgifterna, är handeln mellan Sverige och Italien, oaktadt den kanske rör sig inom något större tal, än man efter de officiella uppgifterna skulle förmoda, dock endast af jämförelsevis ringa omfång. De väsentligaste importartiklarna till Italien från Sverige, järn och trävaror, uppvisa år från år ungefär samma kvantiteter, och beträffande båda synes det gälla, att de kunna göra räkning på en något så när konstant konsumtion, som dock är af begränsadt omfång, i det dessa varor endast komma till användning för särskildt bruk. Af hästkosöm införes likaledes årligen ett begränsadt kvantum, hvaremot det är svårt att konstatera förbrukningen af svensk trämassa, då denna synes till stor del införas på indirekt väg. Införseln af svenska tändstickor hindras, såsom upplysts i

generalkonsulatets årsberättelse för 1897, genom de i Italien gällande afgiftsbestämmelserna, och hvad smör och ost angår, så produceras dessa varor i landet själfvt, hvarförutom förbrukningen af smör i de bredare lagren af befolkningen är jämförelsevis ringa.

Prisbillighet  
förordas.

Angående införseln af svenska fabrikater till Italien ligger största vikten på att dessa i prisbillighet kunna sammanställas med landets egna eller konkurrerande främmande lands varor. Införseln från utlandet hindras i Italien dels genom det herrskande skyddssystemet till förmån för italienska tillverkningar, dels genom fiskala stats- och kommunalafgifter, hvilka i väsentlig grad fördyra många varor, däribland nödvändighetsartiklar. På grund häraf är det isynnerhet fordran på prisbillighet, som uppställles från konsumenternas sida, och det gäller särskildt för de främmande exportörerna att arbeta med detta mål för ögonen. Det är sannolikt den här berörda omständigheten, som åstadkommer, att skandinaviska artiklar i det hela hittills haft svårt att få insteg i Italien. Upprepade gånger har man sålunda på därom skedd hänvändning måst frånråda personer att etablera sig därstädes för försäljning af skandinaviska artiklar, då erfarenheten visat, att detta slags affärer icke kunnat gifva lefvebröd.

Efter för handen varande upplysningar synes man böra utgå därifrån, att svenska producenter, åtminstone beträffande en del varor, måste för att kunna förvärfva en plats gent emot såväl italienska som främmande konkurrenter vara betänkta på att leverera billigare produkter, om än af lägre kvalitet, något som antagligen i icke ringa utsträckning skulle medföra en omhvälfning i deras produktion. Det är en naturlig följd häraf, att undersökningar om de åtgärder, som för detta ändamål böra vidtagas, icke lämpligen kunna företagas blott genom korrespondens från hemlandet, utan att sådana, för att kunna leda till ett tillfredsställande resultat, böra ske genom utsändande af sakkunniga personer hemifrån, som genom personlig iakttagelse kunna utreda, hvilka kraf på de olika marknaderna ställas på enskilda artiklar. Efter generalkonsulns mening skulle därför den första och till sina följder verksammaste åtgärden för främjande af svensk export på Italien bestå däruti, att ifrågavarande exportörer personligen eller genom pålitliga representanter undersöka förhållandena, för att därefter träffa nödiga anstalter.

Marknaden bör  
undersökas på  
platsen.

Generalkonsuln åberopar i anslutning härtill utdrag af en skrifvelse i ämnet från *de förenade rikenas vice konsul i Milano*.

Handelskammar-  
ren och handels-  
museet i Milano.

Hvad angår de mått och steg, som man i Sverige skulle kunna taga för att öka exporten till Italien, uppställer vice konsuln, i likhet med generalkonsuln, de italienska handelskamrarna

såsom förebilder. Särskildt framhålles kammaren i Milano, på hvilken stad ensamt faller nästan en tredjedel af alla export- och importaffärerna i Italien. Denna kammare har gjort mycket för att öka exporten isynnerhet genom sitt handelsmuseum som mellanhand, och vice konsuln anser, att det skulle vara skäl att på närmare håll undersöka, hur detta går till väga för att vinna sitt mål.

Den italienske konsumenten är icke svår att tillfredsställa, han ser icke allt för noga på kvaliteten, men han måste absolut hafva ett godt pris och stora lättnader för betalningen. Det är genom att sälja mycket medelmåttiga, presentabla och särdeles billiga produkter, som den tyska handeln i Italien erhållit den betydelse, den för närvarande har; så småningom, tack vare det särdeles billiga priset, hafva tyska artiklar trädt i stället för engelska och franska dylika, med hvilka de icke skulle kunna täfla i kvalitet.

Bland annat, anser vice konsuln, att det skulle vara till stor nytta, om någon köpman eller agent för en exportaffär kunde göra en resa till de förnämsta centra i Italien och studera de olika marknaderna med möjligheten af export utaf svenska artiklar för ögonen, såsom tyskarne och äfven italienarne så ofta göra. Konsulsrapporterna i denna sak förblifva, äfven med bästa vilja i världen och på grund af lättfattliga skäl, alltid bristfälliga, och att föra korrespondens i detta ändamål skulle icke heller leda till mycket; man måste själf se för att kunna dana sig en mening.

Ett af de icke minst viktiga hindren ligger enligt vice konsulns förmenande i den rådande särdeles stora olikheten i att göra upp affärer i Sverige och i Italien. Under den första tiden vice konsulatet i Milano var i verksamhet, hade vice konsuln under sex månader en mycket vidsträckt korrespondens med svenska och norska fabrikanter af kemisk och mekanisk trämassa för fabrikation af papper, och han hade då föresatt sig att sätta producenterna i direkt förbindelse med de mycket talrika konsumenterna i Lombardiet, men fick erfaras, att nästan alla föreslagna affärer, hvilka vice konsuln själf ansåg görbara, strandade på de svenska och norska producenternas stränga villkor. Som det handlade om en artikel, med hvilken Tyskland och isynnerhet Österrike-Ungern dref konkurrens, vände sig konsumenterna åt det hållet. Det var förgäfvat, som vice konsuln insisterade och sade, att i vår konkurrerande tid och då det icke gällde en artikel, som uteslutande producerades i det landet, det vore producentens sak att böja sig för konsumentens fordringar i möjligaste måtto. Det var emellertid förgäfvat, vice konsuln åberopade tyskarnes exempel, hvilka

blifvit i rikaste mätto belönade för det de böjt sig för konsumenternas fordringar.

*Konsuln i Neapel* anser, att de svenska industriidkarne borde resa mera i utlandet och fabricera dåliga och billiga varor för de marknader, där man tager större hänsyn till prisbillighet än till kvalitet. Beträffande Syd-Italien måste man vara ytterst försiktig med att gifva kredit.

*Exporten* från Italien till Sverige torde, beträffande de artiklar, hvaraf den för närvarande till väsentligaste del består, såsom salt, svafvel, marmor, vin, olja, frukter m. m., knappast kunna, enligt hvad samme konsul antager, blifva föremål för en mera betydlig utveckling, åtminstone i en närmare framtid, då dessa artiklar efter sin natur väl alltid torde komma att intaga en viss begränsad plats i den svenska marknaden.

*Konsuln i Cagliari* antager, att det bör undersökas, huruvida det icke för att lätta handelsförbindelserna mellan de två landen torde i deras respektive tulltaxor intagas modifikationer beträffande några väsentligare artiklar såsom åkerbruksprodukter, järn etc.

Hvad Italien angår, kan man dock, säger generalkonsuln, framkasta grundade tvifvel om utsikterna för att i detta lands tulltaxa uppnå nedsättningar af så pass betydlig utsträckning, att de skulle kunna blifva af större betydelse i ofvannämnda syfte.

### *Messina konsulsdistrikt.*

I fråga om de åtgärder, som borde i Sverige vidtagas för höjande af sjöfarten och handeln mellan Sverige och Italien yttrar *konsuln i Messina* Martens, hvad angår hans distrikt, i skrifvelse den 12 januari 1899 följande:

*Konsul Martens' åsikt.*

Efter min Opfatning er det svenske Lloyds Fartöier fuldstændigt tilstrækkelige til at besørge Mellemandelen mellem Landene, men absolut nødvendigt er det for at forøge Handelsforbindelserne at nævnte Linie — eller en anden — opretholder stadigere Anløb og regelmæssigere, f. Ex. 14-daglig om Vinteren og maanedlige om Sommeren; men for at kunne opretholde en saadan Linie maatte den antageligt subveneres af Staten.

Det er utænkeligt, at de 10—12 Skibe der aarligt besøger Sicilien skulde kunne hjembringe til Sverige mere end en knap

Halvdel af hvad Sicilien exporterer til Sverige, og hvad Sverige udskiber til dette District gaar alt gjennem engelske eller tydske Dampskibe.

En regelmæssig, svensk, subveneret Dampskibslinie vilde rette paa dette Forhold, hvorved store Fragtbeløb vilde optjenes af svenske Fartøier og hvorved Handelsforbindelserne uden tvivl vilde tiltage.

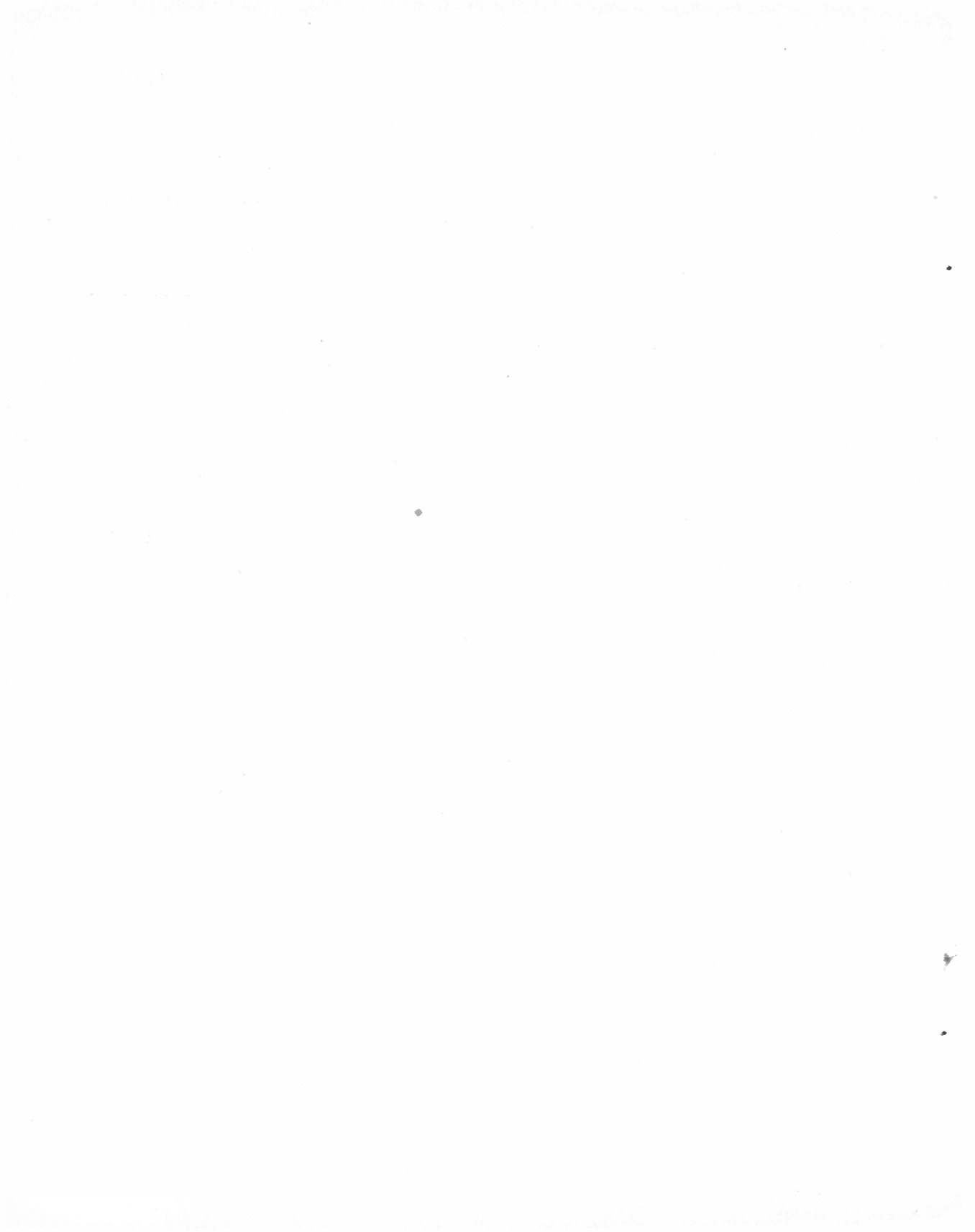
**Subvention.**

Udsigterne for svenske Fartøier at deltage i Fragtfarten fra Middelhavet er de samme som for norske Fartøier. Begge Nationers Skibe prefereres gjerne fremfor andre, og Grunden hvorfor det svenske Flag sjældnere sees i disse Havne, er antageligt den at Antallet af tramp-steamers hidtil har været saa indskrænket i Sverige, at Skibsmæglere og Befragtere her i Syden sjældent kunde henvende sig til Sverige om Tonnage da Udvalget der var ringe. Dette vil, efter min Mening, fremigjennem rette paa sig, siden Sveriges Dampskibsflaade er saa betydelig forøget i de seneste Aar.

**Fraktfarten & Medelhavet.**

At ogsaa Lettelse i Consulatafgifterne, i mindre florissante Tider end de nuværende, vilde være af Vigtighed for Skibsfarten skal ikke nægtes, og saadan Lettelse er saameget mere paakrævet som Skibsfarten i mange af de vigtigere Consulatdistricter efter den nuværende Ordning saa at sige udelukkende yder Consulen Erstatning for Arbeide der forskaffes ham af Handelsinteresser i Hjemlandene og som oftest tager hans Tid i Beslag langt mere end Skibsfarten.

**Konsulat-  
afgifterne.**



## Turkiet.

### Handel:

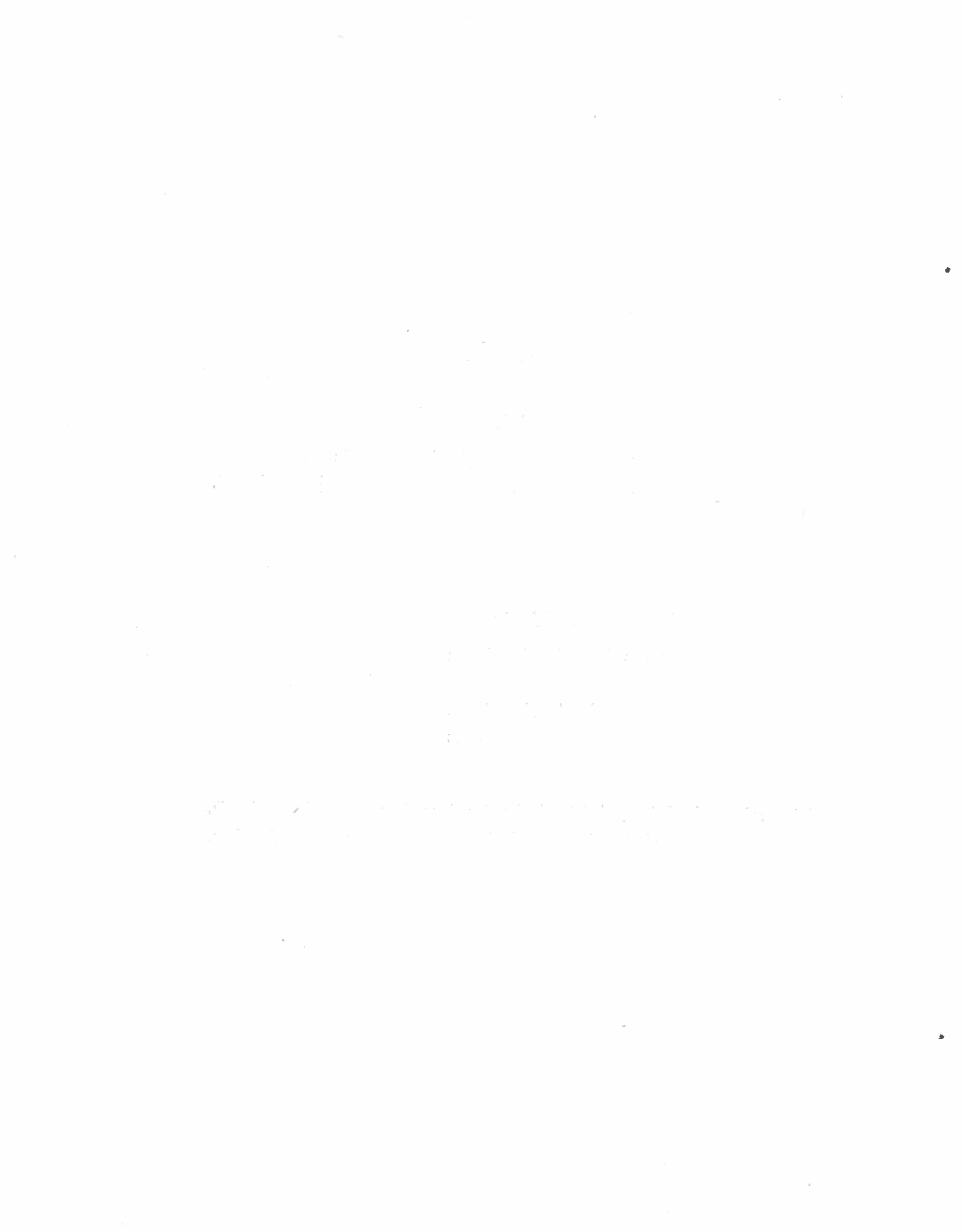
<i>Export</i> från Sverige 1875: —	<i>Hufvudvaror</i> 1875: —
1897: 0,02 mill. kr.	1897: järn och stål.
<i>Import</i> till Sverige 1875: —	<i>Hufvudvaror</i> 1875: —
1897: —	1897: —

### Sjöfart:

Fartyg afgångna från Sverige 1875: —
1897: 1 om 1,146 ton.
» ankomna till Sverige 1875: —
1897: —

*Meddelare:* Kungl Maj:ts *minister i Konstantinopel* grefve **O. Steenbock.**  
Svenske och norske *konsuln i Smyrna* **Herman Zethelius.**





## 1) Europeiska Turkiet.

Kungl. Maj:ts minister i Konstantinopel greve Steenbock meddelar i en den 18 januari 1899 dagtecknad skrivelse följande:

Hvad beträffar arten af Sveriges utförsel till Turkiet (Egypten och Bulgarien *icke* inbegripna), har den *uteslutande* skett genom mellanhänder och mestadels kommit via Hamburg, Antwerpen eller England samt utgjorts af bandjárn, stångjárn, trävaror, möbler och tändstickor. Omfattningen af Sveriges export på Turkiet är det omöjligt att fastställa, enär det turkiska tullverket angifver ankomna varors ursprungsland efter det lands flagga, som föres af det fartyg, som utlossat varan.

Beträffande de åtgärder, som i Sverige borde vidtagas för främjande af så väl sjöfarten som den direkta handeln på Turkiet, anser beskickningen *direkta* förbindelser mellan Göteborg och hamnarna i östra Medelhafvet och Svarta hafvet medelst stora ångfartyg vara i hög grad önskvärda, helst ett dylikt fartyg i månaden lätt skulle kunna erhålla återfrakt till Sverige.

Därnäst anser beskickningen i och för den direkta handeln nödvändigt, att Sveriges fabrikanter tillmötesgå befolkningens smak genom att tillverka de för Turkiet bestämda varorna efter införskrifna mönster, därvid prisbilligheten bör få företrädet framför kvaliteten. Först om varorna till form, utseende, kvalitet och prisbillighet hos oss, likasom i Tyskland, *särskildt* tillverkas för Turkiet, kan det blifva tal om en marknad därstädes för svenska alster och därigenom äfven en ökad svensk sjöfart på Turkiet.

**Varuförseln.**

**Ministern greve Steenbocks åsikt.**

**Direkta förbindelser.**

**Tillverkning efter konsumentens smak.**

## 2) Asiatiska Turkiet.

De förenade rikenas konsul i Smyrna Zethelius meddelar i skrifvelse af den 13 april 1899 följande till svar å fråga om hvilka åtgärder borde vidtagas för höjande af sjöfart och handel på Smyrna konsulsdistrikt, hvilket omfattar Turkiets asiatiska hamnar vid Medelhafvet:

## A. Sjöfarten.

Konsul Zethelius'  
åsikt.

Ångbåtsförbin-  
delser.

Då handelsförbindelserna emellan Sverige och det asiatiska Turkiet inskränka sig till en import af c:a 4,000 ton järn per år och en del trä, hvilka produkter i allmänhet införas till det asiatiska Turkiet genom mellanhänder, samt till en mindre export därifrån af torkade frukter, olivolja — c:a 2,000 fat — smärre partier af mattor, smärgelsten och vin från Samos, anser konsuln en direkt regulier *ångbåtslinie* emellan Sverige och Smyrnas konsulsdistrikt under närvarande förhållanden vara obehöflig. Däremot anser han, att, för den händelse en sådan linie skulle komma till stånd på Egypten, all anledning finnes att utsträcka den till Smyrna och eventuellt till Jaffa och Beirut. Förutom de varor, hvilka äro föremål för export och import till och från Sverige, finnes alltid en större stock af gods, som utskeppas från det asiatiska Turkiet till Norge, Danmark och Ryssland.

Ett dylikt företags framgång komme, säger konsuln, likväl helt och hållet att blifva beroende på den mäklare, som vore benägen att på konsulns station representera det svenska ångbåtsbolaget. Därvarande skeppsmäklare och samtidigt ångbåtsagenter, hvilka representera de flesta större europeiska ångbåtsbolagen, hafva nämligen förstått att göra alla utfrakter till monopol i sina händer, och erfarenheten har visat, att all konkurrens med dem är så godt som omöjlig. För närvarande är det herr van der Zee, som har alla befraktningar i sina händer på norra Europa, förutom England och norra Frankrike.

I sammanhang härmed omnämnes, att de danska båtarna hafva upphört att anlöpa Smyrna och att således ingen konkurrens för närvarande är att befara från det hållet.

Fraktfart på  
Medelhafvet.

Utsikterna för *svenska fartygs deltagande i skeppsfarten på Medelhafvet* synas blifva allt sämre och sämre, beroende på att de stora reguliera ångbåtslinierna hafva lagt beslag på allt gods, som exporteras på Europa och Amerika. För utomstående fartyg

finnes plats endast, då stocken af varor är ovanligt stor och de reguliera båtarna ej hinna skeppa densamma.

### B. Handeln.

Hvad beträffar Sveriges handel på det asiatiska Turkiet, fin-*Konsul Zethelius'*  
nas för närvarande, anser konsuln, föga utsikter, att den skulle *åsikt.*  
få något större uppsving. Våra industrialster ställa sig alltför  
dyra för att kunna täfla med det tyska kramet, som allt mer och  
mer öfverflyglar Orienten. Italien kommer dock, att döma efter  
vissa tecken, att snart blifva en farlig konkurrent till det nyss-  
nämnda landet.

Vårt trä torde möjligen i en ej alltför aflägsen framtid, då  
landet hunnit hämta sig från den svåra kris, det måst genomgå  
de fyra sista åren, kunna finna större afsättning.

Det svenska järnet lär väl knappast återvinna sin forna ställ-  
ning på därvarande marknad, då det numera uteslutande användes  
vid tillverkning af hästskor och söm samt en del finare verktyg.



## Egypten.

### Handel:

<i>Export</i> från Sverige 1875: 0,4 mill. kr.	<i>Hufvudvaror</i> 1875: trävaror.
1897: 1,3 » »	1897: trävaror.
<i>Import</i> till Sverige 1875: —	<i>Hufvudvaror</i> 1875: —
1897: —	1897: —

### Sjöfart:

Fartyg afgångna från Sverige 1875: 13 om 5,122 ton.
1897: 19 » 34,543 »
» ankomna till Sverige 1875: —
1897: —

*Meddelare:* Svenske och norske generalkonsuln i Alexandria **Belinfante Östberg.**



## Egypten.

Uti en den 17 januari 1899 dagtecknad skrifvelse har svenske och norske generalkonsuln i Alexandria Belinfante Östberg besvarat frågan, hvilka åtgärder borde i Sverige vidtagas för att främja vår sjöfart och vår direkta handel på Egypten.

Generalkonsuln påpekar till en början lämpligheten af att våra hamnumgälder och dessas utgående ändras så, att lastning och lossning i flera hamnar blir möjliggjord, d. v. s. att hamnpengarna utgå för lastadt eller lossadt kvantum. Detta är en lifsfråga för utvecklingen af vår utrikes handel och sjöfart, och innan en rationell ändring därvidlag gjorts, äro utsikterna mycket mörka för upprättandet af direkta och reguliära svenska ångbåtslinier till de transoceaniska afsättningsorterna för våra exportartiklar. Underlätta vi i detta afseende sjöfarten, så underlätta vi samtidigt vår direkta utrikes handel.

**Hamnumgälder.**

**Afgifter efter lossadt och lastadt tonnage.**

Då redan nu så stora kvantiteter af svenska exportartiklar, i synnerhet trävaror, transporteras till Egypten direkt från svensk hamn med svenska fartyg och all utsikt finnes, att detta förhållande skall ej endast komma att fortfara utan äfven för hvarje år ytterligare utveckla sig, synes, om ofvan anförda förändringar genomföras, utsikt till framgång kunna finnas för en ångbåtslinie från Sverige till Egypten med reguliära afgangstider, i synnerhet då den hade tillfälle att i mellanhamnar, såsom Hamburg och Antwerpen, vid behof söka komplettering af last.

**Ångbåtslinie.**

Generalkonsuln fäster härvid uppmärksamheten på en af Exportföreningens agent herr Axel Lanner den 20 mars 1894 daterad skrifvelse i denna fråga, hvilken finnes införd i tidskriften »Svensk Export» n:r 82 sid. 23.

Vid besvarandet af frågan om *utsikterna för svenska fartyg att delta i fraktfart på Medelhafvet* anför generalkonsuln, att Sverige naturligt nog torde hafva samma utsikter att delta i denna fraktfart, som hvarje annan nation, men dessa utsikter skulle kauske vara ännu större, om i de olika hamnarna funnes etablerade svenska skeppsmäklare, hvilka med större ifver för befrakt-

*Fraktfarten på Medelhafvet.*



ningen af hemlandets fartyg kunde bättre tillvarataga deras intressen, än hvad nu göres af de utländska skeppsmäklarne.

Generalkonsuln framkastar, huruvida det icke skulle vara lämpligt, att staten genom stipendier uppmuntrade därtill lämpliga personer att taga anställning hos skeppsmäklarefirmor i utlandet, med afsikt att de efter vunnen erfarenhet skulle etablera sig själfva.

---

## Tunis.

### Handel:

<i>Export</i> från Sverige 1875: 0,04 mill. kr.	<i>Hufvudvaror</i> 1875: trävaror.
1897: 0,3 » »	1897: trävaror.
<i>Import</i> till Sverige 1875: —	<i>Hufvudvaror</i> 1875: —
1897: —	1897: —

### Sjöfart:

Fartyg afgångna från Sverige 1875: 2 om 574 ton.
1897: 6 » 5,617 »
» ankomna till Sverige 1875: —
1897: —

*Meddelare:* Svenske och norske konsuln i Tunis **Hj. Rosentund.**



## Tunis.

Frågan om hvilka åtgärder borde i Sverige vidtagas för att åstadkomma eller ytterligare främja så väl sjöfart med svenska fartyg som den direkta handeln mellan Sverige och Tunisien besvaras af konsuln i Tunis Hj. Rosenlund i en den 24 januari 1899 dagtecknad skrifvelse.

### A. Sjöfarten.

Konsuln menar, att svenska fartyg borde kunna i mycket högre grad än hvad nu är förhållandet deltaga i sjöfarten på Tunisien i så väl import som export. *Bristande kännedom om frakttillfäll.*

Att svenska fartyg ej oftare besöka Tunisiens hamnar och i allmänhet ej i än större utsträckning deltaga i den utländska fraktfarten, anser konsuln bero därpå, att de svenska mäklarne och rederierna ej hafva tillräckligt stor och hastig kännedom om de frakter, som erbjuda sig. Anledningen härtill ligger antagligen däri, att blott få svenska större befraktningsfirmor finnas etablerade i utlandet, hvaraf följer, att befraktningsaftalen ofta slutas genom utländska mäklare, hvilka naturligt nog i främsta rummet och under förutsättning af lika villkor söka skaffa frakter åt fartyg af sin egen nationalitet.

Bästa sättet för att svenska fartyg skulle kunna på ett verkamt och för sjöfarten gagneligt sätt täfla med de utländska i utrikes fraktfart vore enligt konsulns åsikt, om i några af utlandets förnämsta sjöfartsstäder upprättades svenska *befraktningsagenturer*. Om möjligen ej rederierna själfva skulle vilja samman-sluta sig för att upprätta dylika kontor, borde staten här träda emellan, då upprättandet af sådana kontor, såsom konsuln tänkt sig dem, ej skulle, såsom är fallet med understöd åt den ena eller andra ångbåtslinien, tillgodose några enskildes utan hela svenska sjöfartens intressen. Ifrågavarande befraktningsagenturer skulle förestås af utaf staten aflönade tjänstemän med tillräcklig erfarenhet i mäklareyrket och tillräcklig språkkunskap. Dessa agenter skulle stå i oafbruten förbindelse så väl å ena sidan med svenska rederier och skeppsmäklare som å andra sidan

**Befraktnings-  
agenturer.**

med utländska mäklare och i synnerhet med de större import- och exportfirmorna i de olika länderna. Genom de svenska och norska konsulerna skulle dessa befraktningsagenturer erhålla uppgift på de större importörer och exportörer, som finnas i de olika konsulsdistrikten. För att ej motarbetas af mäklarne utan för att dessa tvärt om skulle hafva intresse af att samarbeta med befraktningsagenturerna och sålunda vara till nytta för dem, skulle innehafvarne af agenturerna, hvilka naturligen borde uteslutande arbeta för slutande af svenska fartyg, ej få uppbära någon del af den mäklarne tillkommande befraktningskommission eller arfvode. Utom viss aflöning och understöd mot redovisningsskyldighet till kontorskostnader borde agenterna uppmuntras med viss tantième å genom dem afslutna frakter. Sådan tantième föreslås att i likhet med lön och kontorsanslag utgå af statsmedel. Genom dessa agenturer skulle rederierna sättas i stånd att ständigt följa med och begagna sig af de tillfällen till frakt, som erbjöde sig; något som blir allt mera nödvändigt, ju mer fartygens antal och storlek ökas.

### B. Handeln.

För närvarande tror konsuln ej, att några ytterligare åtgärder kunna ifrågakomma att vidtagas för att åstadkomma eller ytterligare främja varuutbytet mellan Sverige och Tunisien, ty genom den nya tulltaxa, som under år 1898 trädde i kraft i Tunisien, och hvilken medgifver tullfrihet för en stor mängd franska artiklar, äro utsikterna nu ringa för främmande varor att täfla med sådana artiklar, som produceras i Frankrike. Konsuln fruktar därför, att, så länge den nya tulltaxan tillämpas, blott små förhoppningar finnas att kunna åstadkomma någon större export till hans distrikt från Sverige, utom i hvad som rör trävaror och i begränsad omfattning några andra mindre viktiga produkter, såsom tändstickor, tjära, bläck, etc.

\*

Så länge importen till Tunisien från Sverige nästan uteslutande inskränker sig till trävaror och dessa föras med fulla fartygslaster, så förefinnes ej, anmärker konsuln, anledning för fartygen att intaga last i mellanliggande hamn.

### C. Utsikterna för svenska fartyg att delta i fraktfarten i Medelhafvet.

I afseende å *utsikterna för svenska fartyg att delta i fraktfarten i Medelhafvet* anför konsuln, att då varor från Tunisien till

Frankrike skola skeppas under fransk flagg för att komma i åtnjutande af tullfrihet i Frankrike, utsikt ej finnes för svenska fartyg att deltaga i denna fraktfart. Detsamma gäller om varutransporten från Frankrike till Tunisien, enär denna mest verkställes med de reguliära franska postbåtarna, som på grund af statsunderstöd och till följd af regelbunden fart samt lägre hamn- afgifter kunna erbjuda billigare villkor än de fränmande fartygen.

Däremot tror konsuln, att svenska fartyg borde kunna i mycket högre grad än hvad nu är fallet deltaga i varutransporterna på andra trader, om rederierna hade kännedom om de tillfällen till frakt, som erbjuda sig.

Sålunda importeras till Tunisien bland annat trä från Sverige, Amerika, Österrike och Ryssland (Svarta-hafshamnarne), mycket stenkol från England samt spannmål och petroleum från Ryssland.

Utom exporten till Frankrike gå zink- och blymalm samt spannmål till England och Belgien och alfa till England. Inom en snar framtid tillkomma sannolikt salt och fosfat.

---



## Alger.

### Handel:

<i>Export</i> från Sverige 1875: 0,4 mill. kr.	<i>Hufvudvaror</i> 1875: trävaror.
1897: 0,4 » »	1897: trävaror.
<i>Import</i> till Sverige 1875: —	<i>Hufvudvaror</i> 1875: —
1897: —	1897: —

### Sjöfart:

Fartyg afgångna från Sverige 1875: 17 om 5,744 ton.
1897: 11 » 9,991 »
» ankomna till Sverige 1875: —
1897: —

*Meddelare:* Svenske och norske konsuln i Alger *Severin Houge.*





## Alger.

De förenade rikenas konsul i Alger Severin Houge har i skrifvelse af den 22 januari 1899 besvarat frågan om de åtgärder, som här borde vidtagas i det föreliggande syftet, sålunda:

Det afhængighedsförhold, hvori Frankrige siden occupationen har holdt Algeriet, har hindret saagodtsom al fabrikdrift fra at kunne udvikle sig hernede, og den protektionstold, hvormed Frankrige har beskyttet sin industri, og hvilke toldsatser ogsaa for en væsentlig del er gjældende for Algeriet, har nödsaget konsumenterne til at forsyne sig for sine behov fra moderlandet; importen fra udlandet er derfor en ubetydelighed iforhold til hvad vareudbyttet med Frankrige belöber sig til.

Hvad der falder paa Sveriges part af indförslen i 1897 er ifölge den officielle statistik kun 939,000 francs væsentlig trælast, samt et lidet kvantum jern, papir og fyrstikker. Den svenske industris i mange henseender saa overlegne fabrikater vil vistnok ogsaa med tiden finde et marked hernede saasom i Frankrige, men delvis er de forlidet kjendte, og for at afhjælpe dette maatte kommerciale udsendinge eller handelsagenter ved forevisning af prøver overbevise de algierske kjøbere om de svenske produkters godhed, dels har ogsaa kjøbeevnen været ringe; mellemandlerne forsyner sig kun med forholdsvis smaa kvantiteter, og de franske produkter, der indföres uden told, og som det med de godt udviklede kommunikationer er let at faa fat i, har derfor forrangen paa det algierske marked.

Exporten fra Algeriet direkte til Sverige opviser for 1897 det ubetydelige tal af 89,000 francs, som hovedsaglig falder paa kork og crin végétal; hvad der derimod er afgaaet til Sverige med omlastning i franske, belgiske og tyske havne er det umuligt at kunne skaffe nogen opgave over, da disse partier indgaar under transitlandenes statistik.

Utsändande af  
agenter.

Exporten.

Regelbunden  
ångbåtslinje.

Et mere udviklet kommercielt samkvem mellem Sverige og Algeriet vil alene kunne opnaaes ved en fast regelmæssig svensk dampskibslinje landene imellem. Vistnok vil ikke paa lange tider den direkte export herfra til Sverige være tilstrækkelig til at kunne tilfredsstillen en af privat initiativ eventuelt oprettet dampskibsforbindelse, men det er min overbevisning at en svensk middelhavslinje med driftige agenter i de større algierske havne, samt med anløb af Antwerpen, vilde kunne paaregne ganske betydelige varepartier.

Da havneafgifterne i 1896 blev forhøjede, ophørte flere tyske, en østerrigsk og en dansk linje med sin regelmæssige fart herpaa, og efter ophævelsen af nævnte afgifter har enkelte atter gjenoptaget farten, men ikke i den udstrækning som tidligere, da de ved at sløife Alger som anløbssted har anlagt agenturer i andre middelhavshavne og derfor har vanskeligheder ved atter at optage Algeriet i sin rute. Der er blandt de herværende exportører jevnligt klage over de vanskeligheder, de har for at faa sine artikler exporterede til de nordlige lande. En dampskibslinje mellem Östersjöshavnene paa den ene side og Sortehavshavnene paa den anden vilde vistnok i sommertiden blive benyttet for trælasttransport fra Sverige og de russiske Östersjöshavne til Algeriet og ligeledes fra f. ex. Odessa, hvorfra store kvantiteter granbord og egestav indføres til Algeriet, og mange importører vil sikkerlig finde sin fordel ved at kunne faa svensk last hertil i mindre kvantiteter end pr hel ladning.

Endel af de algierske exportartikler er saisonprodukter som f. ex. vin, olje, frugter, korn, hö og halm, for hvilke exportsaisonen varer fra september—october til marts—april, og disse artikler vilde en dampskibslinje kunne paaregne i en vis udstrækning; dertil findes aaret rundt exportartikler som: malm, fosfat, crin végétal og kork, hvormed eventuelt tomt skibsrum til enhver tid vil kunne fyldes.

Naar jeg foreslaar Antwerpen som anløbssted for en eventuel direkte dampskibslinje til Sverige, sker det af den grund at stedet ligger centralt for omlastning af varer til England, Holland og Tyskland, at Belgien importerer betydelige kvantiteter af malm herfra, saa en regelmæssig linje stadig vilde kunne paaregne transport af denne artikel ligesom af fosfat, hvoraf exporten til de nordlige lande er i stærk stigning, samt derfor at Algeriet importerer ikke ubetydelige varepartier fra Belgien. Fragterne herfra til Antwerpen stiller sig for nærværende som følger: malm pr ton 10 à 12 frcs, fosfat 11.50 à 12.50 frcs, vin 22 frcs, crin végétal 18 à 20 frcs og kork c:a 35 francs.

Værdien af de fra Algeriet til de nordlige lande i 1897  
 exporterede varer var:

til Rusland (Östersjöshavnene) . . . . .	frcs	981,000
» Sverige . . . . .	»	89,000
» Norge . . . . .	»	7,000
» Danmark . . . . .	»	144,000
» England . . . . .	»	12,893,000
» Tyskland . . . . .	»	2,584,000
» Holland . . . . .	»	1,712,000
» Belgien . . . . .	»	4,030,000
		Total frcs 22,440,000,

som skulde synes tilstrækkelig stort til at en svensk linje med  
 fordel maatte kunne deltage i transporten.



## Kapkolonien.

### Handel:

<i>Export från Sverige</i> 1875: 0,3 mill. kr.	<i>Hufvudvaror</i> 1875: trävaror.
1897: 5,6 » »	1897: trävaror.
<i>Import till Sverige</i> 1875: —	<i>Hufvudvaror</i> 1875: —
1897: —	1897: —

### Sjöfart:

Fartyg afgångna från Sverige	1875: 20 om 7,000 ton.
	1897: 130 » 94,349 »
» ankomna till Sverige	1875: —
	1897: —

*Meddelare:* De förenade rikenas *generalkonsul i Kapstaden A. Ohlson.*



## Kapkolonien.

### Åtgärder, som borde i Sverige vidtagas för höjande af sjöfarten och handeln mellan Sverige och Kapkolonien.

I detta afseende erinrar i skrifvelse den 10 januari 1899 generalkonsul Ohlson, som vid besök i Stockholm i september 1898 inför handels- och sjöfartskomitén muntligen redogjorde för sina åsikter i ämnet, om hvad han då framhöll i fråga om upparbetandet och genomdrifvandet af en ökad affärsförbindelse med Kapkolonien samt med de närgränsande staterna, Natalkolonien, Orangefristaten, Transvaal och det nya landet Rhodesia. I dessa länder, särskildt de båda senare, ägde en betydande grufdrift rum, och för guldets utarbetande och rörelsen i sin helhet behöfdes där en mängd maskinerier, stål för borrhning samt årligen större kvantiteter trävaror, förädlade såväl som oförädlade, förutom en hel del olika artiklar, som förbrukas i större samhällen. Enda sättet, hvarpå svenska fabrikanter och exportörer skulle kunna upparbeta en affär i dessa trakter, ansåge generalkonsuln vara det, att de sände ut sina enskilda ombud eller sloge sig tillsammans om att utsända skickliga ingenjörer eller driftiga affärsmän för att utröna hvilka artiklar som brukades på platsen. Dessa ombud måste också vara i stånd att göra ritningar och taga modeller af maskiner och redskap, som där användes, samt kompetenta att göra eventuella förbättringar äfvensom att utforska, huru priserna skulle ställa sig, och därigenom bedöma, huruvida de respektive fabrikanterna vore i stånd att upptaga en konkurrens.

Hvad maskiner och stålvaror beträffar, importeras sådana i enormt stor skala från England och Amerika, en del äfven från Tyskland. De leverantörer emellertid, som för närvarande äro inne i marknaden för dessa artiklar, underkasta sig betydande kostnader för att bibehålla densamma, och de hafva inom kolonien sina egna hus, hvilka ständigt ligga efter konsumenterna.

Hvad trävaror angår, vore de svenska redan väl inne, och änskönt den större delen däraf köptes genom engelska hus i London,

Utsändande af  
ombud.



expedierades och skeppades de direkt från Sverige till de olika kustplatserna inom kolonien för att sedan sändas vidare uppåt landet.

Generalkonsuln erinrar vidare om sina muntligen uttalade tvifvel om lämpligheten af att till kolonien sända ut unga stipendiater i tanke att dessa skulle därute kunna verka något afsevärdt. De utkomme med för sinå stipendiemedel, som oftast finge tagas i anspråk uteslutande för de dryga lefnadskostnaderna. Toges därjämte de dyra resekostnaderna samt den representativa sidan af saken vid utbudandet af varorna i beräkningen, så finge de enligt regeln hålla sig i bakgrunden för de engelska och amerikanska husens representanter, hvilka till sitt förfogande hafva tusentals pund att bearbeta marknaden med.

Direkta förbindelser.

En viktig sak vore äfven att hafva direkta transportförbindelser. Sådana funnes hvad trälasterna anginge, men fordrades ock för öfriga varor för att konkurrera med Englands och Amerikas, mellan hvilka länder och kolonien funnes direkta och reguliera ångbåtsförbindelser. För att kunna hålla sådana, måste naturligtvis först marknaden för varorna vara vunnen.

### **Utsikten att deltaga i fraktfarten i sydafrikanska farvatten.**

Hvad angår frågan beträffande utsikterna för svenska fartyg att deltaga i fraktfarten mellan de sydafrikanska hamnarna, funnes så godt som ingen egentlig godsskeppning hamnarna emellan med undantag af en obetydlig koloniala produkter, som skeppades från Kapstaden, alldenstund alla de fyra ångbåtsliniernas båtar — Union-, Castle-, Buckwall- och Clanliniens — anlupe reguliert samtliga de förnämsta kusthamnarna, dit de från Europa toge godset direkt, och då dessa bolags ångare alltid hade att lossa eller lasta i kusthamnarna, vore de alltid i tillfälle att möta hvarje konkurrens samt till lägsta möjliga frakter tillförsäkra sig lastfyllnad af de små poster af gods, som kunde finnas att frakta från en hamn till en annan.

## Sydafrikanska republiken.

### Handel.

Mellan Sverige och Sydafrikanska republiken har, enligt svenska statistiken, någon direkt handel icke förekommit hvarken 1875 eller 1897.

*Meddelare:* De förenade rikenas konsul i Johannesburg **E. B. Suhrke.**



## Sydafrikanska republiken.

Dåvarande t. f. konsuln i Johannesburg Suhrke yttrar i skrivelse af den 5 januari 1899 till svar å frågan om hvilka åtgärder borde i Sverige vidtagas för höjande af den direkta handeln mellan Sverige och Transvaal:

I den verdenskonkurrence, der i löbet af de sidste 6 aar har **Trävaruexporten.** paagaat i Transvaal, har man mærket lidet eller intet til tilstedeværelsen af svenske varer — naar undtages trælast (skaaren og hövlet last).

Trælastforretningerne gjøres næsten alle i London. Forsøg har været gjort af enkelte trælastexportører med at sende ned til Africa sine egne agenter der skulde forsøge at afslutte sine forretninger direkte med kjøberne; men disse forsøg er saa godt som alle strandede. De afrikanske trælastimportører har uden undtagelse sine egne agenter i London hvilke gjør alle deres indkjøb. Det gjælder derfor for de svenske exportører at anmode sine agenter i London at opsøge de afrikanske huses kjøbere dersteds.

Exportørerne maa paa det stærkeste fraraades at sende laster **Sændningar i konsignation från-rådas.** ned i konsignation, med mindre disse konsigneres til større huse med tilstrækkelig kapital til at kunne financiere de nødvendige udlæg i fragt, told etc. I modsat tilfælde vil resultatet blive et sikkert tab for afskiberen; thi agenten vil af mangel paa penge være mere eller mindre i hænderne paa kjøberne og maa for at reise penge i de fleste tilfælder sælge lasten under kost-pris. Saa-danne konsignationer til huse uden tilstrækkelig kapital er forbunden med stor resiko for afskiberen og vil kun ødelægge markedet og trykke priserne ned.

Ved siden af planker og bord burde her kunne oparbejdes et godt marked for vinduer og døre.

Største parten af vinduerne kommer fra Amerika, men ved siden heraf er der ogsaa bleven importeret svenske vinduer, og det er glædeligt at se, at efterspørgslen efter disse bliver stadig større. De bliver vistnok lidt dyrere end de amerikanske, men

AFRIKANSKA  
REPUBLICEN.

kjoberen tager intet hensyn til den *lille* prisdifference, da svenske vinduer erkjendes at være bedre og solidere forarbejdede.

Anmærkninger  
mot förpack-  
ningen m. m.

Dog maa der henstilles til exportörerne at være mere forsigtige med pakningen af vinduerne. Mange importører foretrækker at tage sine vinduer fra Amerika, da de fra Sverige meget ofte modtager vinduer i beskadiget tilstand paa grund af skjödeslös pakning.

Enkelte forsög har været gjort med import af svenske döre, men de har alle resulteret med tab. Grunden hertil har været, at fabrikanterne ikke har været omhyggelige nok i valget af det materiale, hvorefter dörene er bleven forarbejdede. Dette maa være frit for kviste og fremfor alt vel lagret, for at materialet skal kunne staa sig i det tørre og hede klima i Transvaal.

Af listværk importeres her ogsaa store kvantiteter; dog er importen betydelig aftaget, da listværk nu forarbejdes i stor udstrækning i landet selv, og denne industri har vist sig at kunne optage konkurrancen med den importerede vare.

Utsikterna för ex-  
port af andra va-  
ror.

Foruden trælast og forarbejdet trævirke er der ogsaa bleven solgt mindre kvantiteter af jern, staal, fyrstikker, papir, tapeter, lys, margarinsmör og konserver fra Sverige. Det er meget sandsynligt, at man ved fornuftigt og energisk arbejde maatte kunne oparbejde et marked for disse varer. For at opnaa et godt resultat er det ikke nok at exportören sender ned en agent med nogle faa prøver og saa venter at skulle modtage ordres efter dette. Det er en nödvendighed, at agenten forsynes med tilstrækkelig kapital saaledes at han efter at have undersøgt markedet er istand til at aabne og holde et godt lager af varer paa pladsen. De største forbrugere i Transvaal er minerne og de maa som oftest have sine varer 24 timer efter at ordren for samme er givet. Ved oprettelsen af eget lager vil exportörerne kunne profitere af detaljsalg og har desuden chancen til at kunne profitere af »en gros»salg. Er de enkelte firmaer ikke kapitalstærke nok til alene at aabne et saadant lager, burde exportörerne, i lighed med amerikanerne og andre nationer, söge at slaa sig sammen og i fællesskab aabne lager.

Af cement og galvaniseret bølgeblek (corrugated, galvanized iron) importeres der til Transvaal uhyre kvantiteter, og det er især minerne, der er de største forbrugere af disse artikler. Konkurrancen er imidlertid særdeles stor paa dette omraade, og det er kun ved opnaaelse af billige fragter, at man kan tænke paa at optage konkurrancen med England og Tyskland. At basere sine kvotationer paa de fragtpriiser, som de regulære dampskibe stipulerer, vil gjøre varen for dyr. Dette fragtspörgsmaal er af

stor betydning ikke alene for cements og jerns vedkommende, men ogsaa for de mindre artikler. Sverige har ingen direkte regulær damp- eller seilskibsforbindelse med Syd-Afrika, og varerne maa enten sendes via tyske eller engelske havne for at omlastes; men denne extra fragt og omlastning gjør som oftest udslaget til at varerne bliver for dyre. Mellem Hamburg, Antwerpen og Syd-Afrika eksisterer der regulære seilskibsforbindelser, hvorved billige fragter opnaaes, og kunde noget lignende erholdes fra Sverige, vilde man høist sandsynligt kunne oparbeide et godt marked her-nede for svenske varer.

Import af varer til Transvaal har op til nu hovedsagelig foregaaet via Durham og Port Elizabeth. I løbet af det sidste aar har imidlertid importørerne mere og mere begyndt at tage sine varer via Delagoa Bay, og importen via denne havn vil stadig tiltage efterhvert som havneforholdene bliver forbedrede. Delagoa Bay er Transvaals naturlige havnsted, og jernbanefragten fra dette sted op til Transvaal er c:a 20 % billigere end fra Port Natal og Algoa Bay.

I en senere skrivelse har konsuln framställt ytterligare anmärkning i afseende å lämpligheten af vissa svenska varor för afsättning i Sydafrikanska republiken.



# Japan.

## Handel och sjöfart.

Mellan Sverige och Japan har, enligt svenska statistiken, någon direkt handel eller sjöfart icke förekommit hvarken 1875 eller 1897.

### Myndigheter för handel och sjöfart:

»*Noshomusho*» (regeringsdepartement för tillvaratagande af bland annat handelns intressen).

Under *Noshomusho*:

*Byrå för handel och industri.*

*Handelsmuseum.*





## Japan.

Då de förenade rikena icke hafva någon konsulstjänsteman af svensk eller norsk nationalitet anställd inom Japan samt förhållandena beträffande handel och sjöfart i detta land nyligen gjorts till föremål för ingående undersökningar *dels*, så vidt Sverige angår, af den med understöd af statsmedel till dessa trakter 1896 utsände stipendiaten Knut Gadelius, *dels ock* af ministern Ove Gude, hvilken, i anledning af honom den 13 maj 1897 meddeladt uppdrag, i egenskap af ministre plenipotentiaire ad hoc besökt Japan och Kina för att där undersöka bästa sättet för de förenade rikenas representation i nämnda länder, har af handels- och sjöfartskomitén någon särskild berättelse ej infordrats från beskickningen eller konsulerna i Japan. Beträffande detta land får alltså komitén hänvisa till *dels* den af stipendiaten Gadelius till kommerskollegium angående resan till Japan afgifna berättelse, hvilken finnes tryckt i »Svensk Export» 1897, n:r 51 och 52, *dels* de af ministern Gude till hans excellens ministern för utrikes ärendena afgifna rapporter angående Japan, hvilka äro tryckta i »Svensk Export» 1898, n:r 89 och 91.

Från en redogörelse af amerikanske generalkonsuln i Japan, intagen i den af Bureau of Foreign Commerce i Amerikas förenade stater utgifna publikationen Advance Sheets of Consular Reports, n:o 307, 1898, må emellertid här vidare anföras följande:

Frangången af japansk tillverkning och export synes vara att i viss mån tillskrifva billigheten af tillverkningarna; dock hafva statsåtgärder äfven haft en sporrande inverkan på utvidgandet af Japans afsättningsfält utrikes. Särskildt understödjes handeln genom att åt handelssjöfarten tilldela subsidier och understöd.

Det stora bolaget Nippon Yusen Kaisha erhåller sålunda årligen subvention till belopp af 800,000 yen (1,600,000 kronor). Ett annat bolag Osaka Shoren Kaisha undfår likaledes subvention, men betydligt lägre än det förra.

Enligt en lag, som trädde i kraft den 1 oktober 1896, tilldelas vidare ett fartyg öfver 1,000 ton med en hastighet öfver 10 knop i timmen en premie af 25 sen (50 öre) per ton för de första 1,000 knop, som tillryggalagts, och en tiondedel däraf för hvarje följande 500 knop.

Enligt herr Gadelius' berättelse erhålla ångfartyg af öfver 700 tons dräktighet under 5 års tid 25 sen per ton för hvarje tusental eng. mil, som tillryggalagts med en minimihastighet af 10 knop, jämte ett tillägg af 10 procent för hvarje 500 tons tillökning i deplacementet öfver 1,000 ton upp till 6,000 ton samt ytterligare ett tillägg af 20 procent för hvarje knops ökning af hastigheten upp till 17 knop. Efter de första fem åren minskas de beviljade subsidierna med 5 procent årligen.

Jämval för byggande af fartyg och därtill hörande maskineri utgå premier.

Äfven privata handelsföretag underhjälpas med premier och understöd.

I Tokio finnes ett officiellt handelsmuseum med upplysningsbyrå; ett annat är upprättadt i Osaka.

---

# Kina.

## Handel och sjöfart.

Mellan Sverige och Kina har, enligt svenska statistiken, någon direkt handel och sjöfart icke förekommit hvarken 1875 eller 1897.

*Meddelare:* De förenade rikenas t. f. generalkonsul i Shanghai **Filip Hagberg.**



## Kina.

Vidkommande Kina har redogörelse lämnats af t. f. generalkonsuln i Shanghai Filip Hagberg i en den 30 maj 1899 dagtecknad promemoria, uti hvilken till en början gifves en öfversikt öfver

### I.

#### Utrikes handelns nuvarande ställning i Kina.

Denna handel bedrifves väsentligen olika i Kina mot hvad förhållandet är i Europa eller Amerika.

För närvarande hafva utlänningar, som åtnjuta traktatsrättigheter i Kina, länge haft rätt att drifva handel i 18 hamnar i **Fördragshamnar.** Dessa äro: Newchwang, Tientsin och Chefoo i norr; Chunking, Ichang, Hankow, Kiukiang, Wuhu, Chinkiang och Shanghai vid Yangtze-floden; samt Ningpo, Wenchow, Foochow, Amoy, Swatow, Canton, Hoihow och Pakhoi på kusten söder om Yangtze-flodens mynning. — Genom freden i Shimonoseki tillkomma sedan år 1896 Shasi vid Yangtze-floden mellan Ichang och Hankow samt Hangchow och Soochow, tvenne betydande städer inne i landet nära Shanghai, med hvilken stad de äro förbundna genom kanaler, hvartill ytterligare komma sedan år 1897 Samshui i söder och inom kort Woosung, uthamn till Shanghai, och Nanking, båda vid Yangtze-kiang.

De förmåner en s. k. *fördragshamn* eger framför andra hamnar i Kina äro: *att* utlänningar kunna där förvärfva och besitta fast egendom samt bosätta sig och drifva handel; *att* utländska fartyg där tillåtas lossa och lasta; *att* så väl utländska som inhemska varor där få införas och utföras efter en viss bestämd, för hela Kina gällande tulltaxa, som ej af landets myndigheter ensidigt kan ändras; *samt att* från dessa hamnar utländska varor kunna skickas vidare upp i landet och Kinas produkter dit framforslas från det inre för att utskeppas på vissa bestämda villkor. I dessa hamnar verkställles tulluppbörden af *the Imperial Maritime Customs*, ett betydande verk, vanligen kalladt »Utländska tullen», hvars personal

är europeisk och som står under ledning af en generalinspektör i Peking, hvilken är oberoende af provinsregeringarna. Detta tullverk håller uppsikt öfver den varuförsel, som försiggår i ångbåtar eller segelskepp af utländsk typ utan hänsyn till nationaliteten, äfven om de föra kinesisk flagga. Alla varor, som föras i dessa fartyg, kontrolleras utan hänsyn till egarens nationalitet af berörda verk, så fort de inkomma. — Då ingen skilnad göres på nationalitet, är det tydligt, att kinesiska köpmän i traktathamnarna befinna sig i samma ställning som utlänningarna, i hvad angår erläggandet af stadgade afgifter till »utländska tullen», och hvad följderna blifvit skall sedermera visas.

I alla dessa fördragshamnar skulle nu egentligen de införda varorna kunna säljas utan vidare efter erläggande af den sedvanliga tullen 5 procent ad valorem, men man slipper ej ifrån så lätt. Visserligen tillkommer i Shanghai inom främlingskvarteren, där tusentals kinesiska köpmän och detaljhandlande äro bosatta, ingen vidare afgift, men nästan öfverallt eljest uppbäres en skatt, som kallas *likin*, innan eller så snart som varorna komma in i salubodarna. Denna afgift växlar för olika artiklar, men bestiger sig i regeln till ungefär 2 procent ad valorem. — Femprocents-tullen är hvad den i traktathamn importerade varan får betala genom det utländska tullverket till kinesiska centralregeringen i Peking, hvars reelaste inkomst och säkerhet den också torde vara. En transito-afgift om  $2\frac{1}{2}$  procent skulle egentligen sedan vara tillräcklig för att skydda varan för all vidare taxering, ända tills den kommer fram till konsumenten hvar som helst i det inre landet, men utöfver tullen och i trots af transito-afgiften, som de för öfrigt icke erkänna vara tillämplig för kineser, veta provinsregeringarna att taga ut hvad de behöfva för provinsstyrelsens behof och för att tillfredsställa sin egen roflystnad. Då »likin» kan upptagas redan i en traktathamn, är det naturligtvis ingenting som hindrar, att denna afgift utkräfvades från den kinesiske köpmannen flera gånger, innan varan framkommer till bestämmelseorten långt in i landet. De pråmar och junker, som genom det utmärkta kanalsystemet eller på de stora segelbara floderna transportera de utländska varorna till det inre af landet, finna också här och där vägen spärrad af en likin-station.

Det får, säger t. f. generalkonsuln, icke förglömmas, att man är i ett asiatiskt land, d. v. s. ett land, där den som har makten utöfvar densamma med det hänsynslösaste förakt för individens rättigheter, med despotisk grymhet om så behöfs, och framför allt med så långt drifven rofgirighet som är rådligt. Den underordnade å andra sidan faller det icke in att tänka på motstånd

eller att åberopa rättigheter; erfarenheten har lärt honom, åtminstone så länge det är någon möjlighet att uthärda förtrycket, att iakttaga en slafvisk tystnad. De städse upprepade försöken från europeernas sida att få bort likin-afgifterna såsom icke öfverensstämmande med traktaternas andemening, hvilken afser att varorna skola kunna komma i konsumentens hand utan att vara belastade med annan allmän afgift än 5 procent-tullen i traktathamnarna med tillägg af transito-afgiften  $2\frac{1}{2}$  procent för det inre, hafva också misslyckats. Då utländingarne själfva velat, mot erläggande af transito-afgiften, taga hand om varornas vidare fördelning inom Kina och söka trotsa provinsämbetsmännens utpressningar, har detta visat sig möta så kompakt motstånd från de senares sida, leda till så oändligt trassel och i så få tillfällen till en nöjaktig lösning af uppkomna tvister eller ersättning för lidna förluster, att utländingarna, äfven de som kraftigast understöds af sina konsul och ministrar, uppgifvit alla vidare försök i den riktningen. Köpmannen vistas där i landet för att tjäna pengar, och erfarenheten har lärt honom, att i nio fall af tio man icke tjänar pengar genom att med åberopande af traktatsrättigheter inlåta sig i en ändlös och tröstlös kamp med den mäktiga och af landets centralmyndighet endast föga afhängiga kinesiska ämbetsmannaanorganisationen.

Det är med våld, som Kina öppnats för utrikes handeln. Det är med vapenmakt, som England, Frankrike, Japan aftvungit den kinesiska regeringen rättigheter för utländingar i Kina och öppnat nya vägar för handeln; och det torde jämväl för framtiden blifva nödigt, att den eller de makter, som önska söka utveckla och utvidga handelsförbindelser med denna tunga, ovilliga och otympliga massa om 400 millioner, äro beredda att härför draga svärdet. — Detta är en synpunkt, som icke bör lämnas ur räkningen, då fråga är om hvilka utsikter en främmande makt, större eller mindre, har att kunna uppträda på kinesiska marknaden; ty det är icke ett rent kommersiellt spörsmål, det är också politiskt. Huruvida »open door»- eller »sphere of interest and influence»-politiken kommer att afgå med segern, är en sak, som också kommer att hafva vidtgående följder för de olika nationernas andel i handeln på Kina.

Emellertid ser det ut, som om de rättigheter, utländingarna tillskansat sig på den kinesiska marknaden, bättre exploateras af kineserna själfva än af de förre. Det måste slå hvar och en med häpnad, huru få utländingar finnas i Kina och huru litet de egentligen där behöfvas. Förut har sagts, hurusom de kinesiska och utländska köpmännen äro kommersiellt likställda i traktathamnarna,



men i själfva verket utnöta och uttränga kineserna de senare genom sammanhållning och konkurrens. Man må icke föreställa sig, att öppnandet af en ny traktathamn är likbetydande med att en mängd europeiska och andra främmande firmor där slå sig ned. Faktiskt finnas sådana hamnar i Kina utan ett enda utländskt handelshus; de skulle helt enkelt icke kunna bestå i konkurrensen med kineserna. Öppnandet af en hamn såsom traktathamn betyder, att »utländska tullen» där bygger en tullkammare jämte nödiga bostäder för tullpersonalen, att ett britiskt och möjligen ett eller par andra konsulat upprättas samt att en agent för den ångbåtslinie, som regelbundet trafikerar hamnen, möjligen nedsätter sig, men ej med nödvändighet, att filialer för utländska handelshus eller själfständiga sådana där uppstå. Den kinesiske köpmannen är fullt kompetent att sköta om handeln på platsen, och ligger trafiken i händerna på ett kinesiskt ångbåtsbolag, har detta en kines till agent. De af landets produkter, utlänningen önskar köpa, skaffar kinesköpmannen fram, och de utländska artiklar, som gå bland hans landsmän, köper han upp helst i Shanghai eller Hongkong (Canton). Han föredrager den därvarande större och jämnare marknaden, drager fördel af alla de lättnader, det utmärkta kinesiska bankväsendet erbjuder, reser billigare än sin utländske konkurrent, lefver oändligt billigare och kan på så vis fylla sina magasin under fördelaktigare vilkor än den utländske köpmannen, som efter en längre eller kortare hopplös kamp nödgas draga sig ur spelet. Och detta så mycket mera, som kinesen i »uthamnen» (alla utom Shanghai) är i en vida bättre ställning, då det kommer till afsättningen af varorna bland konsumenterna, ty han känner bättre till köpmännen i det inre af landet, med hvilka han står i stadig affärsförbindelse, och kan bäst därigenom utröna marknads ställning och behof. En annan sak är att kinesen lär sig utlänningarnas språk, d. v. s. den östasiatiska lingua franca, som benämnes *pidgin-english*, hvilket lærer vara likabetydande med *business-english* eller affärsengelska, likasom också deras affärsmetoder, då däremot utlänningarna, särskildt köpmännen, äro i förvånande grad okunniga om och likgiltiga för kinesiska språket och kinesiska inre förhållanden öfver hufvud. Erfarenheten har lärt den utländske köpmannen, att sådan kunskap är honom till föga nytta, och det är regel att träffa personer, som vistats 30 år och mera i Kina utan att bokstafligen kunna ett enda ord kinesiska. Shanghai-köpmannen inskränker sig till att på nyssnämnda praktiska språk konferera med sin *compradore*, hvilkens uppgift bland annat är att stå i förbindelse med de kinesiska köpmännen och handelsgilena

i Shanghai och uthamnarna och genom dem hålla reda på marknadsens behof, priser, kurs etc.

T. f. generalkonsuln har uppehållit sig vid detta ämne för att förebygga ett missförstånd om utvecklingsmöjligheten i Kina, hvilket synes råda hemma så väl som i åtskilliga andra länder i Europa, där den östasiatiska frågan för närvarande står på dagordningen. Man synes föreställa sig, att öppnandet af nya traktathamnar i Kina betyder detsamma som att öppna tillträde till ytterligare millioner och millioner af konsumenter. Så är ingalunda förhållandet. Äfven om i Kina endast finnes en enda traktathamn, där utländska varor finge införas mot stadgad tullafgift, skulle den kinesiske köpmannens påpasslighet, ihärdighet och affärsduglighet sörja för, att varorna till sist komme i händerna på dem, som hade råd att betala för dem, hvar helst de bodde inom landet, och importen till Kina skulle icke vara väsentligt mindre. Faktiskt koncentrerar sig också, som nämndt, den utrikes varuomsättningen i Shanghai och Hongkong. Den förra staden är stapelplatsen för nordhamnarna och hamnarna vid Yangtze-floden, den senare för södern, isynnerhet Canton. En ny traktathamn länder därför snarare till förmån för kineserna än för utlänningarna, ty de senare kunna icke konkurrera i uthamnarna.

Men äfven i Shanghai försiggår en förändring i importhandeln, en förskjutning jämväl till kinesernas förmån, ehuru något olika den utveckling, som egt rum i uthamnarna. I de senare hafva, såsom visadt blifvit, de kinesiska handlandena så godt som utträngt de främmande importörerna, och med förbigående af mellanhänder fylla de nu sina behof från Shanghai eller Hongkong. I Shanghai är nu tendensen den, att kineserna importera för egen räkning, ehuru väl affärerna förmedlas genom de utländska köpmanshusen, som på sina kontor i Shanghai kontrahera med kineserna om varor, som ännu befinna sig i London, Manchester, New-York, Hamburg eller andra stora handelscentra. De utländske köpmännen i Kina, bland hvilka Shanghais handelsfurstar intogo första rummet, upphöra mer och mer att vara köpmän i ordets rätta mening. Helt få operera nu för egen risk och räkning. De föredraga att öfverenskomma om köpevilkoren med kineserna, innan varan lämnar Europa, framför att spekulera i den kinesiska marknadsens växlingar. Kinesen rekvirerar ett parti varor i Shanghai, löper själf risken för kursen och marknaden och väntar tills varan kommer. Förr var det vanligt, och detta icke för länge sedan, att fixera kursen med banken, när beställ-

ningen skedde, men numera, sedan växlingarna i kursen äro mindre, är kinesen, som för öfrigt tycker om all slags hazard, böjd för att öfvertaga risken för kursen så väl som för marknaden. Denna risk är också mera skenbar, ty det har visat sig, att silfverpriset på varan stiger eller sjunker med silfverkursen. Af den mest betydande importartikeln, väfnader, anses numera hälften vara beställd på förhand af kineser, den andra hälften importerar fortfarande af tre eller fyra större handelshus på egen risk och räkning. Men af andra varor kommer en ännu mycket större proportion på kineserna, så att det antages att af dessa varor 75 procent äro rekvirerade af kineser. Med ett ord: den utländske importören i Kina öfvergår mer och mer till agent för de inhemska köpmännen.

Hvad exporthandelns ställning i Kina angår, så befinner sig densamma också i ett utvecklingsskede, som skall i korthet beröras. Export och import måste helt naturligt i längden stå i en viss växelverkan, äfven om andra faktorer kunna vara medbestämmande i fråga om ett lands handelsomsättning med utlandet. Det är tydligt, att utlandet icke kan önska, att Kina skall köpa mera än landet till sist kan betala för, och det må nämnas i förbigående, att de, som bäst studerat den kinesiska handelsstatistiken, hålla före, att Kina köper för närvarande så mycket landet kan stå ut med. På längden borde emellertid en ökad export leda till en ökad import; men det är därvid att märka, att det är utländingen, som skall upptäcka de kinesiska varor, som kunna vinna afsättning utom landet. Kinesen befattar sig icke härmed på annat sätt än att han, så fort han fått reda på hvad som önskas, villigt ombestyr uppköpet och framskaffandet till exporthamn, men där måste utländingen betala och öfvertaga all vidare affärsrisk, ty kinesen är ovillig att gå in på att taga någon risk, helt eller delvis, tills varan kan säljas i Europa. Guldets större köpkraft i länder med silfver till värdemätare har under de senare åren framlockat i marknaden åtskilliga kinesiska artiklar, som förut lågo gömda och glömda. Tullstatistiken för år 1880 har en lista på 50 hufvudexportartiklar till ett värde af 76,339,000 taels, under det att öfriga varor uppgå till 1,544,000 taels. År 1895 uppgår värdet af samma 50 artiklar till 129,355,000 taels, medan öfriga varor ryckt upp till 13,938,000 taels. Således en stegring i värdet af hufvudartiklarna om 70 procent och af de smärre om 800 procent. Här föreligger nog en ytterligare utvecklingsmöjlighet, som i sin mån kan komma att inverka på Kinas importförmåga. Men om också, som antydts, exporthandeln ligger i händerna på utländingarna, försiggår en förändring inom den-

samma. Under det att förr några få stora och kapitalstarka hus uppköpte Kinaprodukter och sände dem till Europa eller annorstädes för egen risk och räkning, finnas nu en hel del små firmor, som upptaga order i Europa per telegraf och som effektuera dem mot en mindre kommission utan egen risk. Telegrafen och de lättnader, bankerna erbjuda, hafva gjort det mindre nödvändigt att besitta större kapital, och den utländske exportören i Kina har öfvergått eller tenderar att öfvergå till kommissionsagent för handelshus i Europa och Amerika, just när importören blifvit mer och mer kommissionsagent för kinesiska handelshus.

Sedan den kinesiska import- och exporthandelns ställning och tendenser, säger t. f. generalkonsuln, sålunda i allmänhet angifvits, är det en särskild sak, som man i hemlandet måste förstå och finna sig uti, om öfver hufvud taget någon handelsomsättning skall kunna äga rum mellan Sverige och Kina. Den sak, hvarpå t. f. generalkonsuln alluderar, är *betalningssättet*. Flera tilltänkta affärer hafva aldrig kommit till stånd, då de svenska exportörerna icke velat foga sig efter den i Kina gängse betalningsmetoden, och det torde därför vara lämpligt att söka lämna en närmare förklaring af densamma. Metoden tillgodoser, genom förmedling af ett bankinstitut och så att säga under dess uppsikt, såväl billighet som säkerhet både för afskeppare och lastemottagare.

Krediten.

Af sådana fullt solida banker finnas i Kina flera, såsom Hongkong and Shanghai Banking Corporation, Deutsch Asiatische Bank, Chartered Bank for India, Australia & China, Russo-Chinese Bank m. fl. Den förstnämnda har afdelningskontor såväl i London — Lombard street — som i Hamburg.

Antag nu, att en köpman S. i Shanghai ämnar beställa från ett köpmanshus H. i Hamburg 50 tons papper till ett värde ej öfverstigande 20,000 mark, kvalitet och pris öfverenskomna, och med villkor att papperet afskeppas inom två månader. Det första han då gör är, under antagande att betalningen för varan skall ske genom Hongkong and Shanghai Bank, att fylla i ett tryckt formulär till bref, ställdt till banken, hvilket ifyllt skulle lyda ungefär som följer:

»The Manager

Hongkong and Shanghai Banking Corporation  
Shanghai.

Dear Sir!

Please instruct your Hamburg Branch to negociate the Draft of Messrs H. of Hamburg on me to the extent of 20,000 Mark for full value of invoice cost of 50 tons of paper.

Drafts to be drawn at 60 days sight and accompanied by full shipping documents.

Marine insurance to be effected in Hamburg.

This credit is to remain in force for two months.

I hereby guarantee to accept all Drafts drawn under the above credit on presentation and pay same at or before maturity.

Yours faithfully

S.»

Till svar å detta bref får S. kanske en anmodan från banken att deponera en viss summa såsom säkerhet för att han skall utföra, hvad han lofvat banken, och blir först, sedan detta är gjordt, underrättad, att banken med nästa post sänder de begärda instruktionerna till dess filial i Hamburg. Med samma post sänder då S. sin rekvisition till H. och underrättar firman, att »Documentary Credit» blifvit öppnad genom H. & S. Bank. Det första, som H. gör, är att skrifva till afdelningskontoret och höra efter, om så är förhållandet. Med ett jakande svar sänder filialen ett dokument att undertecknas af H., innan filialen tillåter firman att begagna sig af den öppnade krediten.

T. f. generalkonsuln bifogar ett tryckt formulär till nämnda dokument, ett s. k. »General letter of hypothecation».

Sedan detta dokument blifvit återställt till banken, vederbörligen undertecknad, är allt klart med banken, och H. har endast att afskeppa papperet ombord å första ångare med Shanghai som destination, få konnossomenterna (ställda till innehafvaren) tecknade samt med dessa, med en sjöassuranspolice, med fakturan och med sin egen växel på fakturabeloppet presentera sig vid afdelningskontoret för att få lyfta sin fulla betalning. Därmed är han också kvitt affären, såvida han handlat hederligt och enligt aftal; i annat fall får han med afdelningskontoret att göra igen, så snart man i Shanghai kommit under fund med någon brist härutinnan. Men äfven om han skulle hafva handlat enligt aftal, så finnes det dock en möjlighet, att banken vänder sig mot trassenten. Detta skulle då vara endast i det fall, att S. under tiden gjort konkurs och att på samma gång den garanti, som affodrats S. i Shanghai vid kreditens utfärdande, skulle befinnas otillräcklig. När man emellertid tager i betraktande, att under de sista 25 åren i medeltal i Shanghai endast inträffat *en* konkurs hvart femte år, att under tiden växlar årligen dragits på Shanghai för 50 millioner kronor samt att banken lämpar den säkerhet, som affordras, efter sin kändedom om köpmannens solvens, så är, praktiskt taget, all risk utesluten vid detta betalningssätt, därest säl-

jaren handlar fullt honnett själf. Det torde emellertid vara intressant för exportören att följa växelns öde, intill dess den infrias af S. i Shanghai. Så här ser den ut:

»Sixty days after sight pay this First of Exchange (second and third being unpaid) to the order of the Hongkong and Shanghai Banking Corporation.

Twenty Thousand Marks

payable at the Bank's drawing rate for demand drafts on Hamburg with interest added thereto at the rate of six per cent from date hereof to approximate the date of arrival of remittance in Hamburg, value received.

S.

Shanghai

H.»

Tillika med denna växel fick bankafdelningen konnossement, assuranspolice, faktura, och allt detta afgick med första post till Shanghai, där växeln genast vid framkomsten presenterades för S. till acceptering. Bortåt en månad senare kommer papperet med en lastångare samt lossas direkt i allmänna magasin, afsedda härför. S. kan nu få hela försändningen eller en del däraf utlevererad, men i förra fallet måste han först infria växeln, som han accepterat, d. v. s. betala in 20,000 mark jämte ränta, och i senare fallet deponera en summa, motsvarande värdet af hvad han tar ut jämte ränta. Han kan icke i något fall, ehuru han accepterat växeln, komma åt varan utan att till banken betala dess fakturavärde, plus räntan från den dag, penningarna utbetalades i Hamburg, till den dag växeln inlöses i Shanghai, samt ytterligare 30 dagar, som det tager banken att öfversända pengarna till Hamburg. Dessa 30 dagars ränta är den enda förtjänst banken har på hela affären, ty naturligtvis remitteras inga konstanter.

Likasom systemet är fullt betryggande för exportören, är det också vida fördelaktigare för köparen än det betalningssätt, de flesta svenska säljare fordra, nämligen att köparen skall sända hem penningar för att betala sin rekvisition. I senare fallet ligger ej allenast kapitalet ofruktbart en vida längre tid, utan hvad som är värre, S. kan ej inlåta sig på någon affär, som öfverskrider hans kapital, hvaremot han med det gängse betalningssättet, om banken ej begär mer än tio procents garanti, kan inlåta sig i transaktioner, som mångdubbelt öfverstiga hans eget kapital. Ty banken försträcker honom, mot hypotek och en viss procent garanti däröfver, af sitt kapital och intresserar sig där-

jämte i affären så till vida, att den vidtager säkerhetsåtgärder, i syfte att affären skall bedrivas rättframt och hederligt å båda sidor. Och det är detta betalningssystem, som de svenska exportörerna måste förstå och foga sig uti.

I sammanhang härmed, säger t. f. generalkonsuln, torde böra omnämnas en annan sak, som, om den allmännare förekommer, likaledes omöjliggör handel emellan Sverige och Kina direkt, och det är att vid offerter direkt i Sverige det ofta händer, att säljaren begär högre priser än hans agenter i Hamburg eller London för samma vara.

Import och  
export.

Härefter öfvergår t. f. generalkonsuln till att lämna några data ur den *kinesiska handelsstatistiken*.

Arliga värdet — uttryckt i *Haikwan taels* — af Kinas utrikes handel, hvarom meddelas en tabell för åren 1888—1897,

	År.	Import till Kina.	Export från Kina.	Summa.
var . . . . .	1888:	124,782,893	92,401,067	217,183,960,
men hade stigit till	1897:	202,828,625	163,501,358	366,329,983,

För 1898 uppgick handelsomsättningen till något öfver 368,000,000 taels.

Som synes har en tämligen stadig och snabb stegring ägt rum, men, som ofvan antydts, många tro, att Kinas köpkraft är redan starkt anlitad, och affärsvärlden där ute är för närvarande icke optimistisk.

Beträffande värdet af handelsomsättningen med de olika länderna, angifves ordningen dem emellan 1891 och 1897. Anmärkningsvärdt är att Japan, som med ett värde af 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub> millioner taels 1891 kom efter både europeiska kontinenten utom Ryssland samt Förenta staterna och Indien, 1897 tagit försteget framför dessa länder och nu sluter sig med ett värde af öfver 39 millioner näst efter Hongkong och Storbritannien, med ett värde Hongkong af 150 millioner och Storbritannien 52 millioner.

År 1891 var ordningen denna:

L a n d.	Import till Kina.	Export från Kina.	Summa (taels)
Hongkong . . . . .	68,155,959	37,707,661	105,863,620
Storbritannien . . . . .	29,628,097	13,771,837	43,399,934
Europeiska kontinenten utom Ryssland . . . . .	4,381,413	14,899,501	19,280,914
Förenta staterna . . . . .	7,731,752	9,033,630	16,765,382
Transport	109,897,221	75,412,629	185,309,850

L a n d.	Import till Kina.	Export från Kina.	Summa (taels).
Transport	109,897,221	75,412,629	185,309,850
Indien . . . . .	12,473,022	1,562,922	14,035,944
Japan . . . . .	5,704,742	5,801,328	11,506,070
Ryssland (till sjös) . . . . .	883,676	5,777,561	6,661,237
Macao . . . . .	3,656,066	1,918,917	5,574,983
Ryssland (till lands, via Kiachta)	—	4,433,807	4,433,807
Singapore och Straits . . . . .	1,769,492	1,379,092	3,148,584
Britiska Nordamerika . . . . .	934,947	519,459	1,454,406
Australien, Nya Zeeland . . . . .	110,165	1,196,521	1,306,686
Ryska Mandschuriet . . . . .	180,802	917,690	1,098,492
Cochin-China, Tonkin, Annam . . . . .	250,421	208,667	459,088
Java och Sumatra . . . . .	36,753	370,201	406,954
Siam . . . . .	29,617	357,903	387,520
Filippinerna . . . . .	47,573	233,479	281,052
Sydafrika och Mauritius . . . . .	—	189,587	189,587
Sydamerika . . . . .	31,859	21	31,880
Asiatiska Turkiet, Persien, Egypten, Algier, Aden etc. . . . .	4,490	668,065	672,555
Summa	136,010,846	100,947,849	236,958,695

År 1897 var ordningen följande:

L a n d.	Import till Kina.	Export från Kina.	Summa (taels).
Hongkong . . . . .	90,125,887	60,402,222	150,528,109
Storbritannien . . . . .	40,015,587	12,945,229	52,960,816
Japan . . . . .	22,564,284	16,626,738	39,191,022
Europeiska kontinenten (utom Ryssland) . . . . .	8,565,807	25,878,118	34,443,925
Förenta Staterna . . . . .	12,440,302	17,828,406	30,268,708
Indien . . . . .	20,068,183	1,045,931	21,114,114
Ryssland och Sibirien (till lands)	1,160	9,469,847	9,471,007
Macao . . . . .	3,514,878	5,894,314	9,409,192
Ryssland (till sjös) . . . . .	3,234,007	3,926,988	7,160,995
Britiska Nordamerika . . . . .	6,504,019	299,355	6,803,374
Singapore och Straits . . . . .	2,855,586	1,858,319	4,713,905
Ryska Mandschuriet . . . . .	207,282	3,013,604	3,220,886
Java och Sumatra . . . . .	679,269	419,948	1,099,217
Cochin-China, Tonkin och Annam . . . . .	503,314	531,802	1,035,116
Siam . . . . .	42,331	640,582	682,913
Australien och Nya Zeeland . . . . .	80,889	536,540	617,429
Filippinerna . . . . .	75,887	132,095	207,982
Sydafrika med Mauritius . . . . .	—	202,286	202,286
Sydamerika . . . . .	—	2,070	2,070
Asiatiska Turkiet, Persien, Egypten, Algier, Aden etc. . . . .	756,322	1,846,964	2,603,286
Summa	212,234,994	163,501,358	375,736,352



Om från importen afdrages värdet af re-exporterade varor, nämligen år 1891 taels 2,006,983 och år 1897 taels 9,406,369. kommer man till följande slutsiffror:

	År 1891.	År 1897.
Import . . . . .	134,003,863	202,828,625
Export . . . . .	100,947,849	163,501,358
	<hr/>	<hr/>
Summa taels	234,951,712	366,329,983

Importen år 1897 fördelade sig på de olika varuslagen sålunda:

V a r u s l a g.	Värde.
Opium . . . . .	27,901,056
Bomullsvaror . . . . .	78,663,280
Yllevaror . . . . .	4,838,105
Andra väfnader (ej siden) . . . . .	403,849
Metaller . . . . .	8,146,608
Diverse . . . . .	82,875,727
Summa	<hr/> 202,828,625

De fyra första grupperna intressera icke svensk export. Det är endast i de två sista vi kunna vara med.

T. f. generalkonsuln redogör närmare för de olika klasserna inom sistnämnda två grupper och anför därefter följande:

*Metaller.*

Hvad då först importen af metaller beträffar, så är det egentligen om två (3) af de särskilda klasserna som Sverige kan få vara med, nämligen tack- och ballastjärn samt stål. Sedan statistiken för år 1898 nu utkommit, te sig värdena af importen af dessa artiklar under de tre åren 1896, 1897 och 1898 sålunda:

V a r u s l a g.	1896.	1897.	1898.
Tack- och ballastjärn . . . . .	192,445	50,942	400,771
Stål . . . . .	456,496	275,632	262,176
» mjukt l. iron ingots . . . . .	272,280	30,865	332,518

I de öfriga metallvarorna kunna vi icke täfla med England, Belgien, Tyskland och Förenta Staterna, hvilka länder naturligtvis också vilja hafva hvar sin andel, säkerligen hvar för sig större än Sveriges, jämväl i de tre ofvanstående varuslagen. Något

tackjärn för arsenalerna och en del stål för finare verktyg, maskindelar m. m., kan säkert påräkna afsättning till Kina från Sverige. Men man får komma ihåg, att Kina icke är ett land, där man följer satsen: »den som köper dyrt köper billigt». Tvärt om, kinesen föredrager gifvetvis den sämre, billigare varan, och de främmande länder, som vilja vinna större afsättning på Kina, måste därför lägga an på massproduktion af underhålliga artiklar. Häre bör, enligt t. f. generalkonsulns förmenande, Sverige icke taga del.

På det hela taget synes frågan om handeln med Kina hafva blåsts upp i Europa till vida större proportioner än den förtjänar. Det må vara sant, att i Östasien finnes en tredjedel af jordens befolkning, men detta innebär ingalunda, att där finnes en tredjedel af jordens konsumtionsförmåga. Af de hundratals millionerna är ju det vida öfvervägande antalet så godt som utfattigt, och millioner lida årligen hungersnöd. Landets köpkraft står därför i ingen som helst proportion till befolkningens antal.

Af de under rubriken »diverse» upptagna importartiklarna, till ett antal af 67, finner t. f. generalkonsuln endast de nedan angifna, som under de tre senaste åren importerats till följande värden, hafva intresse för Sverige.

*Andra varor.*

V a r u s l a g .	1896.	1897.	1898.
Smör och ost . . . . .	94,253	89,199	117,353
Cement . . . . .	209,927	109,800	462,782
Lampor och lampvaror . . . . .	272,616	306,727	278,705
Tändstickor (ej jap.) . . . . .	422,314	218,669	220,915
Skrifmaterialier . . . . .	144,802	203,125	256,759

Visserligen produceras jämväl åtskilliga af de öfriga 62 artiklarna i Sverige, men ej så att de kunna täfla på den kinesiska marknaden. Trävaror, bjälkar, bräder m. m. kunna icke konkurrera med Oregon pine eller japanska skogsprodukter.

Hvad ost och smör beträffar, så importeras det uteslutande för utländingarnas räkning och kommer från Frankrike, Amerika, Danmark m. fl. länder.

Cement kommer nog att importeras mera, därest några större järnvägsbyggnader verkligen komma till stånd.

Uti »lampor och lampvaror» har Sverige redan del. Elektriska glödlampor hafva kommit till Kina från Sverige. Det bör nämnas, att tyskarna äro farliga konkurrenter i denna artikel.

Tändstickor tros möjligen än en gång kunna blifva en importartikel från Sverige. För närvarande äro de utträngda af de japanska.

Då t. f. generalkonsuln bland importartiklar af intresse för Sverige upptagit skrifmaterialier, har detta varit med hänsyn till skrifpapper, som utan tvifvel kan blifva en ganska god importartikel från Sverige.

Diverse icke särskildt angifna artiklar importerades år 1897 till ett värde af 16,062,526 taels. Att Sverige här bidragit med någon om ock obetydlig del, torde kunna tagas för gifvet.

Från Kina exporterades till utlandet under år 1897 74 särskildt uppräknade och diverse ouppräknade artiklar till ett värde af 163,501,358 Haikwan taels.

Efter en närmare specifikation af dessa artiklar yttrar t. f. generalkonsuln:

Det är väl tämligen säkert, att någon del af åtskilliga utaf dessa artiklar söka sig vägen till Sverige.

Den betydande artikeln silke går hufvudsakligen såsom råvara eller halffabrikat till Frankrike och Italien.

Af téet går hälften till Ryssland,  $\frac{1}{5}$  till England,  $\frac{1}{9}$  till Förenta Staterna och icke fullt  $\frac{1}{30}$  till europeiska kontinenten.

T. f. generalkonsuln bifogar till sist en tabell öfver det årliga värdet af handelsomsättningen mellan Kina och främmande länder under åren 1891—1898 och fäster därvid särskildt uppmärksamheten på att importen till Kina från Förenta Staterna sprang upp från 5,093,182 taels år 1895 till 17,163,312 taels år 1898, under det motsvarande tal för europeiska kontinenten äro 7,552,099 och 9,397,792. Handelsomsättningen med Storbritannien var år 1891 43,399,934 taels och år 1898 45,678,426 taels, då motsvarande tal för Japan äro 11,506,070 och 43,468,841. Det är uppenbart, att Europa har tvänne mycket svåra konkurrenter på den kinesiska marknaden, nämligen Japan och Förenta Staterna, särskildt i fråga om importen till Kina. Japaneserna eftergöra en mängd europeiska varor och begagna sig af bristande lagstiftning i ämnet för att undantränga gamla kända varumärken i Kina, och Förenta Staternas industri, stark genom att vara i skyddad besittning af hela den väldiga inhemska marknaden, kastar öfverproduktionen på bland annat Kina till priser, som äro ruinerande i den fria konkurrensen.

## II.

## Åtgärder, som borde i Sverige vidtagas för främjande af sjöfarten och handeln mellan Sverige och Kina.

T. f. generalkonsuln förklarar sig till en början kunna **Mellanliggande utan tvekan jakande besvara den frågan, huruvida, för åstad-** **hamn bör anlöpas.** kommande af direkta sjöfarts- och handelsförbindelser mellan Sverige och Kina, det vore nödigt att intaga *last i mellanliggande hamn*. Varuförseln mellan de båda länderna är icke och kan icke under en längre framtid blifva af den omfattning, att den i och för sig skulle kunna underhålla en reguliär direkt ångbåtsförbindelse.

Vidare uttalar t. f. generalkonsuln som sin bestämda åsikt, att **Statssubvention** **afstyrkes.** *statssubvention* icke bör komma i fråga. En mindre makt bör inskränka sin ekonomiska politik till att bestämma öfver marknaden inom statens område. Att genom subvention af kommersiella företag utom landet söka vara med om bestämmandet öfver marknaden i andra länder må försökas af stormakter, men är förkastligt för småmakter, ty det leder lätt till konflikter, där endast makt och våld fölla utslaget. Det saknas ingalunda, i dagspressen åtminstone, mer eller mindre illasinnade och hånfulla uttalanden om småmakterna och »delningen af Kina». Lika litet kan t. f. generalkonsuln inse, att från enskild sida någonting annat kan företagas i Sverige, än att en eller annan med god köpmannautbildning reste ut till Kina och satte sig in i affärsförhållandena. Ty att varuförseln mellan Sverige och Kina, om också icke någon *direkt* sådan, skulle befordras, därest, för att icke säga en köpmansklass — härtill är fältet för litet — men några få köpmän finnes, som egde full insikt i och erfarenhet om handeln på Kina, är tämligen säkert. För sådant ändamål kan också möjligen systemet med handelsstipendier verka välgörande, förutsatt att stipendiet är tillräckligt stort och utgår under loppet af flera år. Bästa lösningen ligger dock i den privata företagsamheten. Skulle ett eller par svenska handelshus till etablera sig i Kina och vinna fäste, komme nog detta att bidraga till en ökad varuförsel mellan länderna. Men icke ens *en* affär kan byggas uteslutande på den nu existerande handelsomsättningen. Det måste därför vara personer med goda förbindelser jämväl utom Sverige på de större handelscentra, som kunde kasta sig in i den stora internationella handeln, beredda att köpa hvarifrån som helst och sälja hvar

som helst. Men framgången af sådana företag beror i hvarje fall på mannens personlighet. Endast grundlig kommersiell utbildning, skicklighet och duglighet hafva utsikter att framgångsrikt besegra oppositionen och konkurrensen med de äldre etablerade handelshusen, som sitta inne med erfarenheten och hafva till sitt förfogande en handelsklass, hvars intelligensnivå och yrkesutbildning icke må underskattas.

### Utsikterna för svenska fartyg att deltaga i fraktfarten i de ostasiatiska farvattnen.

Det framgår af en t. f. generalkonsulns skrifvelse bilagd öfversikt öfver in- och utklarerade fartyg åren 1893—1898, att under och efter kriget med Japan betydligt med tyskt och norskt tonnage kom in på fraktmarknaden, hvilket dock sedermera icke kunde hålla sig kvar, då däremot Japan och Kina själfvt mer och mer vinna terräng.

År 1897 deltog England med 65 procent; Kina med 23 procent; Tyskland med 5 procent; Japan med 2 procent; (Sverige och) Norge med 2 procent; Frankrike med 1 procent; Amerika med 1 och alla andra land tillsammans med 1 procent. År 1898 äro motsvarande tal: 62, 24, 5, 5, 1, 1, 1 och 1. På ett år har England alltså förlorat 3 procent och Norge 1 procent af sin fraktfart på Kina, hvaremot Kina vunnit 1 procent och Japan 3 procent. Asiaterna synas med tiden ämna taga hand om fraktfarten därute själfva. Frågan är här emellertid icke inskränkt till Kina utan omfattar östasiatiska farvattnen i allmänhet, och det bör då märkas, att största fraktmarknaden i östern är Hongkong, som har vida flera internationella förbindelser än Kinas traktathannar, och i Hongkong har norska sjöfarten hållit sig uppe jämväl under de allra sista åren. T. f. generalkonsuln kan icke inse, hvarför icke Sverige här skulle kunna deltaga, ty frakterna äro tidtals mycket lönande. En närmare utredning härom kommer, enligt hvad t. f. generalkonsuln meddelar, att lämnas i generalkonsulatets årsberättelse för år 1899.

Såsom allmän princip kan dock fastslås, att Sveriges deltagande i fraktfarten i dessa farvatten måste baseras på den friaste konkurrens. Fartygen, hvaraf så godt som uteslutande användas ångbåtar, måste byggas så billigt som möjligt och konstrueras för ändamålet, det vill säga att de för undvikande af onödiga kost-

nader böra beställas i England, där man vid verkstäderna i Newcastle eller Glasgow känner till allt i fråga om lämplig storlek, fart, djupgående o. s. v. Det är båtar af »tramp»-typen, som här skulle komma i fråga. Endast befålet bör vara svenskt, och det skulle ordnas så, att den ditut medföljande besättningen finge afmönstra och hemsändas från Hongkong, ty alla »tramps» därute hafva asiatiska sjömän och eldare.

Såsom sjöfartsidkande nation intager ju Sverige ett framstående rum. Vårt sjöfolk förekommer i massor seglande under andra flaggor jämväl som befäl. En hel del svenska ångbåtsbefälhafvare och annat befäl finns sålunda på Kinakusten, där dock svenska flaggan icke visar sig. Många af dessa skulle säkert vara villiga att lämna rederier hemma goda råd och upplysningar, och generalkonsulatet skulle med nöje förmedla bekantskapen. Det är otvifvelaktigt, att Sverige icke är i besittning af den skäligen andel af fraktfarten på världshafven, som i betraktande af dess sjöfolk borde tillkomma nationen.

---



## Kanada.

### Handel.

Mellan Sverige och Kanada har, enligt svenska statistiken, någon direkt handel icke förekommit hvarken 1875 eller 1897.

### Sjöfart:

Fartyg afgångna från Sverige 1875: —  
1897: 2 om 755 ton.  
» ankomna till Sverige 1875: —  
1897: —

*Meddelare: Svenske och norske konsuln i Quebec W. A. Schwartz samt vice konsulerna i Montreal Gylling, i Toronto Hertzberg och i Winnipeg Green.*





## Kanada.

De förenade rikenas konsul i Quebec W. A. Schwartz har i skrifvelse af den 30 januari 1899 afgifvit rapport för Kanada, därvid stödjande sig hufvudsakligen på berättelser af vicekonsulerna i Montreal, Toronto och Winnipeg. För egen del anför konsul Schwartz följande beträffande de åtgärder, som borde vidtagas för höjande af sjöfarten och handeln mellan Sverige och Kanada:

De foranstaltningar der herfra synes at turde være mest tjen- *Konsul Schwartz'*  
lige i saadant öiemed er följande: *åsikt.*

a) istandbringelse af dampskibsforbindelse mellem begge lande som, foruden vareførselen mellem de skandinaviske lande og Kanada, ogsaa godt turde paaregne at kunne konkurrere i al vareførsel mellem de skandinaviske lande og de vestlige af de forenede stater fra og med Michigan og vestover;

*Ångbåtslinier.*

b) oprettelse af faste agenturer i de større handelssteder, navnlig Montreal og Quebec, hvor lagre af varer vilde forefindes tilstrækkelige til kunders forsyning under enhver aarstid, til priser der ikke kunde undersælges gennem indirekte Import;

*Faste agenturer.*

c) en begyndende dampskibslinie naatte paaregne at medtage varer til og fra en eller flere mellemliggende havne og burde bestaa af fartøier af tilstrækkelig tonnage til at kunne udholde konkurrencen, og dertil saaledes udrustede at de med almindelig tryghed kunde vedligeholde ruten, ogsaa under vintertiden, hvorfor der, efter min opfatning af navigerings- og isforholdene, kun undtagelsesvis vilde være noget til hinder selv hidop, dog maaske med en kortere afbrydelse i maanederne Februar, Marts og maaske April ved ishindringer, da et andet sted kunde vælges til liniens endepunkt fra Europa, og udgangspunkt fra denne side, som Gaspé, Paspebiac eller en anden havn, hvor Jernbanen havde endepunkt, som ved Cansostrædet eller i Halifax. Jeg vedlægger et lidet kort der viser de forskjellige lokaliteter, med bemærkning at Jernbanens fortsættelse fra Paspebiac til Gaspé er besluttet, og under bygning, men endnu ikke fuldført, og at der ved Jern-

*Detaljer om ruten.*

banens endepunkt ved Cansostrædet rimeligvis endnu ikke er faciliteter tilstede til hurtig losning og ladning af større søgaaende dampskibe.

Svar å denna fråga læmnas äfven af vice konsuln i Montreal  
*G. Gylling.*

*Vice konsul  
Gyllings åsikt.  
Skeppsfarten.*

Under år 1898 hade flera norska ångfartyg en löande syssel-sättning under seglationstiden, med kustfart mellan Montreal och åtskilliga kolhamnar i Nova Scotia; frakterna voro goda, varierende mellan £ 650 och £ 1,050 per månad för fartyg mellan 979 å 1,507 registertons, och hade fartygen då inga andra utgifter att vidkännas än konsulatafgifterna, besättningsens aflönande och underhåll, samt nödiga reparationer och underhåll af fartyg, maskineri och tackel.

Ice-ångare gjorde hela säsongen, d. v. s. maj—oktober, regelbundna turer med kollast, och vice konsuln tror att svenska ångbåtsredare skulle finna det fördelaktigt att sätta sig i förbindelse med goda skeppsmäklare för att få sin del af denna löande fraktfart. Någon direkt sjöfart mellan Sverige och Kanada torde väl icke kunna för närvarande ifrågakomma, enär de hufvudsakligaste exportartiklarna från båda landen äro i det närmaste desamma, och de få saker från det ena landet, som kunna finna någon af-sättning i det andra, gå med få undantag icke i sådana kvantiteter, att hela skeppslaster kunna sändas.

Däremot torde svenska ångfartyg ofta kunna erhålla fördelaktiga frakter med spannmål eller trä till Europa; svårigheten ligger väl hufvudsakligen i att få en löande frakt till Kanada.

Under sommaren 1898 intogo flera norska ångare trälast och äfven spannmålslast i Montreal eller någon annan hamn i S:t Lawrencefloden, och det finnas ju inga skäl, hvarföre icke svenska ångare skulle kunna göra likaledes. Utgående frakt från Kanada, antingen trälast eller spannmålslast, torde icke vara så svårt att erhålla till löande pris, men såvidt vice konsuln förstår saken, vore det nödvändigt för fartygen att först taga frakt till någon amerikansk hamn, såsom New-York, Baltimore, Philadelphia etc., och därifrån gå i ballast till kanadisk hamn.

De norska ångare, som år 1898 besökte vice konsulns distrikt, hade först kommit från Medelhafvet, Kina, Ostindien, Sydamerika eller andra aflägsna farvatten med last till amerikansk hamn, gingo därifrån i ballast till Picton eller Sidney, Nova Scotia, där de intogo kollast på Montreal och fortsatte antingen i koltraden eller togo ock trä eller spannmål från Montreal till Europa.

Under 1898 kommo till Montreal 4 segelfartyg. De af-  
gingo med trälast

2 till Lissabon,

1 » Rosario,

1 » Buenos Aires.

Samme vice konsul erinrar, att något utbyte af de större pro-  
dukterna väl svårligen kan ifrågakomma, enär de äro alltför likartade.

Hvete och mjöl borde kunna fördelaktigt importeras till Sverige  
från Kanada, och hade vice konsuln redan för länge sedan tillrådt  
kanadiska exportörer af dessa artiklar att sätta sig i förbindelse  
med svenska och norska importörer.

Rörande de artiklar, som skulle kunna med fördel exporteras  
från Sverige till Kanada, är det omöjligt att från den kanadiska  
sidan kunna specificera desamma. De svenska fabrikanter eller  
exportörer, som hafva varor, hvilka enligt deras förmenande skulle  
kunna finna afsättning å marknaden i Kanada, måste skaffa sig  
direkta agenter därstädes, och dessa agenter hafva att i hvarje  
särskildt fall anknyta förbindelser.

Utän direkt representation på platsen är det enligt vice kon-  
sulns åsigt omöjligt att vänta sig affärer där eller annorstädes,  
och det är likaledes nödigt att rätta sig efter gängse coutuner  
och framför allt göra sig noga underrättad om precis hvad slags  
kvalitet där användes.

Vice konsuln har funnit åtskilliga svenska hus, med hvilka  
han sökt inleda förbindelse, alldeles för mycket fasthålla på deras  
förrättningsvillkor och vidare alldeles obenägna att i minsta mån  
rätta sig efter hvad slags kvalitet, mönster eller packningssätt de  
kanadiska konsumenterna fordra, och följderna har varit antingen att  
affär blifvit omöjlig eller att i alla händelser lång tid gått förlorad,  
innan det svenska huset insett nödvändigheten af att rätta sig  
efter köparens billiga önskan.

Det är naturligtvis af den yttersta vikt att skaffa sig pålit-  
liga agenter, och härvidlag afråder vice konsuln allvarligen svenske  
exportörer från att lyssna till en påtänkt agent, som börjar sin  
ansökan om agentur med ett förslag om en större konsignation.  
Konsignationer i mindre skala torde ibland vara nödiga för att  
introducera en ny vara, men stor försiktighet bör i sådana fall  
iakttagas. Exporthuset bör först skaffa sig tillförlitliga upplys-  
ningar om den tillämnade agentens pålitlighet samt noga följa  
hans upplysningar om kvaliteten, formen och emballeringen etc.  
af de varor, som man söker sälja, och ganska lönande affärer  
böra kunna göras.

**Handeln.**

**Handelsagenter.**

## Krediten.

Redan flera gånger hade olägenhet vållats däraf, att inga direkta bankförbindelser funnos mellan Sverige och Kanada. Erfordrades en växel på *Sverige*, kunde sådan endast erhållas från New-York, och när svenskt hus skulle remittera till Montreal, erhöles antingen växel på London eller på Newyork. Följaktligen måste två kurser eller i alla händelser två kommissioner betalas.

Under våren 1898 gjorde emellertid på vice konsulns inrådan en större bank i Kanada (Bank of British North America) arrangementer med åtskilliga banker i Sverige och Norge, hvarigenom direkt remissa från eller på alla platser af någon betydelse i Sverige eller Norge kan erhållas. Ännu äro naturligtvis dessa arrangementer mellan bankerna icke fullkomliga; så till exempel är öfverenskommelsen tills vidare, att sådana växlar dragas i engelsk sterling, och detta torde *för närvarande* vara fördelaktigare för publikum såväl som för bankerna, men i den mån behöfvat så pakallar, komma antagligen andra banker i båda länderna att skaffa sig dylika direkta förbindelser, hvadan nödig konkurrens är att förvänta, och denna kommer nog att sörja för att de respektive exportörerna erhålla sådana bankförbindelser, att de komma i åtnjutande af alla de fördelar, hvartill de äro berättigade.

Vice konsul  
Hertzbergs åsikt.

Vidare yttrar i saken vice konsuln i Toronto, A. L. Hertzberg, följande: Det är tvivlsomt om direkte skibsfart mellan Sverige og Ontario er mulig, förend kanalerne i St. Lawrence River er gjorte navigable for dybgaaende fartøier. St. James Bay-ruten vil vel neppe blive praktikabel, förend man faar jernbaneforbindelse og förend dette distrikt er bedre befolket og udviklet.

For at fremme handel mellem Sverige og Ontario vil det blive nødvendigt at introducere de svenske produkter i Ontario.

Vice konsul  
Greens åsikt.

Vice konsuln J. A. Green i Winnipeg ifrågasätter huruvida ej, efter inledande af affärsförbindelser, svenska fartyg kunde lämpligen användas i fart på Quebec och Montreal, under sommaren, samt hamnar, belägna längre ned vid St Lawrencefloden, under vintern, äfvensom efter öppnande af en route på Hudsons Bay, hvilket han anser sannolikt kunna ske inom de närmaste fem åren, i den stora trafiken mellan Hudsons Bay och Europa.

## Amerikas förenta stater.

### Handel:

<i>Export från Sverige</i> 1875: 1,1 mill. kr.	<i>Hufvudvaror</i> 1875: järn och stål, trä.
1897: 0,2 » »	1897: järn och stål, trämassa.
<i>Import till Sverige</i> 1875: 2,5 » »	<i>Hufvudvaror</i> 1875: oljor, bomull.
1897: 7,4 » »	1897: oljor, bomull.

### Sjöfart:

Fartyg afgångna från Sverige	1875: 13 om 8,299 ton.
	1897: 13 » 18,625 »
» ankomna till Sverige	1875: 27 » 10,985 »
	1897: 49 » 65,612 »

### Myndigheter för handel och sjöfart:

Department of State.  
Bureau of Foreign Commerce.  
Philadelphia Commercial Museums.

*Meddelare:* Kungl. Maj:ts minister i Washington **A. Grip.**

Svenske och norske t. f. konsuln i Newyork **Malte Améen.**



## Amerikas förenta stater.

Kungl. Maj:ts minister i Washington A. Grip har, beträffande Amerikas förenta stater, afgifvit utlåtande den 11 januari 1899.

### I.

#### Åtgärder i Amerikas förenta stater till sjöfartens och utrikes handelns främjande.

I afseende härå nämnes endast i första rummet,  
*att* kustfarten förbehållits den inhemska flaggan;  
och i det andra,

**Kustfarten.**

*att* amerikanska ångfartyg, som föra post till utländska hamnar, åtnjuta statsbidrag.

**Subventioner.**

Ett nytt lagförslag i sådant syfte har framlagts under den 20 december 1898 i kongressens båda kamrar; däri hemställes, att en subvention af 1 cent per gross ton och 100 sjömil beviljas för fartyg i utrikes fart; och skulle subventionen ökas något för ångfartyg och utgöra 2 dollars per gross ton för fiskefartyg i öppen sjö.

### II.

#### Åtgärder, som borde i Sverige vidtagas för höjande af sjöfarten och handeln mellan Sverige och Amerikas förenta stater.

Frågan om, genom hvilka åtgärder från svensk sida vår handel och sjöfart på Förenta staterna skulle kunna höjas, besvarar ministern sålunda: genom dugliga köpmän. Duglighet hos handelsståndet torde vara hufvudvillkoret för allt höjande af dessa näringar, och alla andra åtgärder torde få anses såsom endast palliativer. I stället för de kommersiella stipendiaterna borde därför stipendier utdelas till industriidkarne och köpmännen själfva, för att dessa personligen kunde göra sig bekanta med den utländska marknaden; en erfaren handlande eller fabriksidkare ser genast under några dagar hvad han behöfver veta, och han in-



hämtar på denna korta tid detsamma som en i den särskilda handelsbranschen oerfaren person behöfver år för att lära sig. — Det torde äfven vara ändamålsenligt att hvar femte år offentliggöra en kortfattad öfversikt öfver alla länders viktigaste in- och utförselartiklar; ur en sådan skulle handels- och industriidkare få en tydlig föreställning om hvilka de länder äro, som behöfva och införa sådana varor, som tillverkas i Sverige.

Någon särdeles betydlig förkofran af handeln mellan Sverige och Förenta staterna anses icke vara att förvänta under de närmaste åren; båda ländernas viktigaste tillverkning utgöres nämligen af jordbruks-, skogs- och grufdriftalster, och de hafva alltså i hufvudsak samma varor att utföra; att ändå ej obetydliga kvantiteter järn och stål utföras från Sverige till Förenta staterna, för närvarande världens största järntillverkare, härrör från det svenska stålets öfverlägsenhet för användandet till åtskilliga föremål, som kräfva stor motståndskraft. Att Amerika hufvudsakligen sänder bomull och mineralolja till Sverige, torde bekräfta hvad ofvan yttrats.

Det enda verksamma medel för en betydlig utveckling af sjöfarten med svenska fartyg å amerikanska hamnar torde för närvarande, anser ministern, vara subvention af statsmedel enligt samma principer, som angifvits i det ofvan åberopade amerikanska lagförslaget. Den konkurrens, som genom ytterst billiga frakter eger rum från de engelska liniernas sida, torde i närvarande stund vara omöjlig att besegra, om ej subvention begagnas. Äfven i Förenta staterna står frågan om den inhemska sjöfartens upphjälpande på dagordningen; att sjöfarten ej hållit steg med landets öfriga näringsgrenars utveckling torde emellertid helt naturligen hafva sin grund däri, att landets befolkning funnit sysselsättning i andra grenar fördelaktigare än i sjöfart.

Tillika bifogas ett af utrikesbyrån vid amerikanska statsdepartementet den 24 december 1898 utgifvet häfte, innehållande från de amerikanska konsulerna infordrade upplysningar angående åtgärder till främjande af utrikes handel i åtskilliga länder. Denna publikation, som för Amerikas förenta stater motsvarar den här förevarande redogörelsen, har i några fall tjänat till ledning vid denna senares affattande.

#### Newyorks konsulsdistrikt.

I skrifvelse af den 16 januari 1899 skrifver dåvarande t. f. konsuln i Newyork, generalkonsuln Malte Améen, följande till svar

å frågan om hvilka åtgärder borde i Sverige företrädesvis ifrågakomma att vidtagas för att höja så väl sjöfarten med svenska fartyg mellan Sverige och Newyorks konsulsdistrikt, som den direkta handeln mellan detta och Sverige.

### A. Sjöfarten.

Hvad trafiken af svenska fartyg på detta konsulsdistrikt beträffar, hafva fullständiga uppgifter för år 1898 ännu ej inkommit. Under år 1897 besöktes New-York af 4 svenska segelfartyg om 2,701 tons och vicekonsulsstationerna af tillsammans 55 fartyg om 41,526 ton, hvaraf endast 2 ångfartyg om 4,734 ton. Af dessa fartyg kom intet med last från Sverige; till Sverige afgick endast ett segelfartyg om 403 ton (från Charleston). När den norska skeppsfarten på distriktet för samma år visade de höga siffrorna af 1,462 fartyg om 1,129,880 ton, hvaraf utklarede 916 ångfartyg om 682,729 ton, då beror detta endast i en försvinnande grad på direkt varuförsel mellan Förenta Staterna och Sverige eller Norge. Från Sverige ankommo med last endast 2 norska fartyg om 2,176 ton och från Norge intet; till Sverige afgingo med last 17 norska fartyg om 13,507 ton, till Norge 8 fartyg om 8,073 ton. Rörande de trafikleder, i hvilka de norska fartygen finna, som det antages, lönande sysselsättning, hvad ångare beträffar hufvudsakligast under s. k. »time charters», hänvisas till de detaljerade uppgifter, som lämnats i konsulatets årsberättelse för 1897.

Utan tillgång till något så när exakta uppgifter rörande arten och kvantiteterna af de varor, som utbytas mellan Sverige och Förenta Staterna, samt rörande fraktsatserna till och omlastningskostnaderna i de för närvarande använda transithamnarna, inlåter sig ej t. f. konsuln på närmare granskning af frågan, huruvida detta redan existerande varuutbyte kan anses tillräckligt för att lämna full och lönande sysselsättning för en regulier, direkt ångfartygsförbindelse mellan länderna. Antagligt synes dock, att en sådan förbindelse ej skall kunna upprättas utan subvention eller räntegaranti från statens sida, och detta så mycket mera som de redan existerande linierna nog kunna väntas genom än ytterligare fraktnedsättningar börja krig mot den nye rivalen. En sådan linie fordrar ock, äfven om passageraretrafik ej afses, byggandet af nya, större, med alla moderna hjälpmedel samt kol- och arbetskraft besparande inrättningar försedda ångare. Dessa böra ock afgå på bestämda tider med ej allt för långa mellanrum, ty

T. f. konsul  
Améens åsikt.

Direkt för-  
bindelse.

äfvén godstrafiken har i våra dagar i allmänhet ej tid att vänta, utan söker sig då hellre äfvén med något större kostnad vägen öfver en transithamn, som erbjuder ofta återkommande och snabba lägenheter.

New-York är fortfarande Förenta staternas förnämsta import- och exporthamn och kommer väl att så förblifva allt framgent för största delen af hvad som går såsom »styckegods». Men, såsom senast framhållits i årsberättelsen från Washington för 1897, söka sig åtskilliga exportvaror på grund af järnvägarnas frakttaxor och andra orsaker till andra hamnar. En stor del af de varor, som Sverige importerar ifrån Förenta staterna, härrör ock ifrån sydstaterna och skulle svårligen komma en eventuell svensk linie tillgodo, äfvén om densammas båtar lastade i flere än en amerikansk hamn. Blir det så jämväl å andra sidan nödvändigt att taga last i mer än en svensk hamn, t. ex. både Malmö och Göteborg, samt dessutom att på utvägen anlöpa någon mellanliggande hamn, kan det befaras, att hvarje turs omkostnader skola allt för mycket ökas för att tillåta konkurrens med eller underbjudande af de existerande linierna.

Det förutvarande »Thingvalla»-bolagets numera till »Det forenede Dampskibsselskab» öfvergångna ångare, hvilka sedan åtskilliga år tillbaka underhållit regulier förbindelse hvar fjortonde dag mellan Köpenhamn och New-York, hafva på sina resor anlupit jämväl Kristiania och Kristiansand, och på senaste tiden hafva dessa båtars resor utsträckts till Stettin för att där lossa och lasta. Detta synes gifva en antydning om att för en eventuell svensk linie det skulle vara fördelaktigt, kanske nödvändigt, att anlöpa en tysk östersjöhamn och möjligen jämväl en hamn i Norge, och detta hellre än någon engelsk eller kontinental nordsjöhamn, hvilka sistnämnda stå i så lifliga, direkta och snabba förbindelser med Amerika, att någon konkurrens svårligen skulle där löna sig.

Den danska liniens anlöpande af norska hamnar förmodas dock snarare föranledas af dess passageraretrafik än dess godstrafik.

Ehuru inga sifferuppgifter i sådant afseende kunnat här erhållas, anmärkes dock, att man beräknat, att omkring en tredjedel af den danska liniens inkomster härrör från passageraretrafiken. T. f. konsuln har ock hört, att bolaget nu skulle vara betänkt på att låta bygga nya ångare för Amerika-traden, men har ej kunnat erfara, huruvida något beslut fattats om de olika förslag, som härvidlag kunna antagas hafva varit under debatt, eller huruvida de nya ångarne böra mera tillgodose godstrafikens än passageraretrafikens speciella intressen, d. v. s. om man bör anskaffa större

godsångare af t. ex. 6 à 8,000 tons dräktighet med endast 12 à 13 knops fart och sekundär passagerarebekvämlighet, hvarför kostnaden torde kunna anslås till närmare 1,000,000 kr. per båt, eller ock betydligt större ångare med förstklassig passagerarebekvämlighet och kostande inemot dubbla beloppet. I hvilket fall som helst skall dock ett sådant anskaffande af nya ångare bidraga att öka de hinder, som redan existera, för etablerandet af en svensk linie.

Snabbheten hos de stora engelska, tyska och amerikanska bolagens passagerare-ångare utesluter möjligheten för den svenska linien att genom förande af post erhålla subsidier.

I en senare skrivelse meddelar t. f. konsuln, att enligt en tidningsartikel det omtalade danska bolaget synes vara betänkt på att jämväl låta sina ångare underhålla direkt förbindelse mellan New-York samt S:t Petersburg och Riga.

Detta förhållande och hvad i öfrigt i tidningsartikeln anföres torde vara förtjänt af uppmärksamhet vid bestämmandet af mellanhamnar för en eventuell svensk-amerikansk linie.

Det heter däri bland annat:

»Ryssland konsumerar i sin fabriksdrift nära en million balar bomull om året. Mycket litet däraf kommer från våra fält i Södern. Detta land håller nu på att blifva en af de största marknader för maskiner, och vi sakna endast direkt förbindelse för att sättas i stånd att med framgång täfla i denna och många andra slags produkter med tillverkare i Tyskland och England, hvilkas handelsförbindelser med tsarens vidsträckta rike är i snabb tillväxt. — — — — —

Hvarje tecken pekar nu på återupplifvandet i en nära framtid af vår egen transoceaniska handel. Om det finnes ett land i världen, som skulle inbjuda till de största lättnader för kommersiell förbindelse med oss, är det Ryssland. I europeiska Ryssland ensamt finnes det en befolkning på 94 millioner, till största delen åkerbrukande, som är i så stort behof af maskinerier och redskap, att regeringen har borttagit eller nedsatt tullen på vissa tillverkningar för att uppmuntra import deraf. Vi utmärka oss genom beskaffenheten af våra plogar, tröskverk, lokomotiv, knifsmiden och många andra artiklar, hvilka Ryssland behöfver och måste importera i stora kvantiteter under årat, till dess landets unga industri nått en mera försigkommen ställning.»

## B. Handeln.

Varuutbytet.

Den amerikanska officiella statistiken, som alltid afser finansår från 1 juli till 30 juni, och som tyvärr icke lämnar särskilda

uppgifter för Sverige och för Norge, visar importen från de förenade rikena till Förenta staterna hafva uppgått till ett värde af:

för finansåret 1896—97 . . . . .	\$ 2,500,118
» » 1897—98 . . . . .	» 2,673,880

samt exporten från Förenta staterna till de förenade rikena:

för finansåret 1896—97 . . . . .	\$ 5,463,641
» » 1897—98 . . . . .	» 6,313,786.

Omsatt i svenskt mynt efter kurs 1 kr. = 27 cents skulle alltså för det finansår, som slutade den 30 juni 1898, värdet af införseln hafva uppgått till kronor 9,903,259 och af utförseln till kronor 23,384,392. Då Sveriges officiella statistik för år 1897 uppgifver motsvarande siffror allenast till kr. 181,401 och kr. 7,421,156, och då den högst betydliga skilnaden mellan dessa uppgifter omöjligen kan representera Norges andel i varuutbytet, kan af de anförda siffrorna slutas till, att en högst betydlig del — särskildt af det från Sverige kommande godset — går i transit öfver andra länder. En del häraf torde gå öfver Köpenhamn med reguliera danska ångfartygslinien till NewYork; någon del går antagligen ock via Hamburg eller möjligen Bremen, Rotterdam eller Antwerpen, men för den ojämförligt största delen är Hull transithamnen.

Om arten af de varor, som utbytas mellan Sverige och Förenta staterna, lemnar den amerikanska statistiken ingen upplysning. Upplysning om hvad som från Sverige dit exporteras — förutom järn och stål, mer eller mindre förarbetade fabrikater däraf — torde, anser t. f. konsuln, bäst erhållas i Sverige. De ifrån Förenta staterna exporterade varorna äro hufvudsakligen petroleum, bomull, spannmål, tobak, harts och terpentin, fläsk, hudar, gödningsämnen, maskiner och redskap etc.

Det anses föga sannolikt, att från svenska statens sida någon direkt åtgärd skulle kunna vidtagas för höjande af importen till Förenta staterna af de svenska varor, som redan funnit eller möjligen skulle kunna vinna afsättning där. Något slags exportpremier, speciellt afsedda att motverka de nästan prohibitiva amerikanska tullsatserna, lära väl ej kunna ifrågakomma. Utsändandet af officiella agenter må vara lämpligt och berättigadt, när frågan gäller aflägsna nya kolonier eller gamla länder, som just öppnats för europeisk handel och modern industri, liksom när det gäller att kontrollera, öfvervaka och medelst snabba och pålitliga marknads- och pris-rapporter reglera tillförseln af en mass-vara, såsom t. ex. med afseende å smörexporten till England, färsk fisk-export o. d.,

men i ett land som Förenta staterna med högt uppdrifven egen industri, hvilkens utöfvare väl känna såväl sitt behof af råmaterial som det sistnämndas produktionsorter och speciella egenskaper, med en energisk och driftig köpmans- och handelsklass, så hvad angår export som import, med synnerligen utvecklade kreditanstalter, varubörser etc., torde allt bero på den enskilda företagsamheten och handelsdugligheten hos de främmande exportörer, som där önska vinna afsättning för sina varor. Utan tvifvel göra så t. ex. därvarande representanter för våra större svenska exportörer af järn och stål allt hvad göras kan för att till bästa möjliga pris för säljarne tillgodose den amerikanska industrins behof för vissa speciella ändamål af dessa varor. Att öka detta behof lärer väl näppeligen stå ens i en officiell agents makt.

När konsulatet, med anledning af från hemlanden ingångna förfrågningar om erhållande af agentur för eller äfven direkt köp från fabrikanter i Amerika, vändt sig till dessa, har svaret ofta blifvit en hänvisning till firmans »european agent», vanligen i England, genom hvilken alla affärer på Europa förmedlas. En ändring härutinnan torde endast kunna åstadkommas genom ansträngningar från de enskilda, större svenska importörernas sida.

Äfven om tillräcklig specialkännedom, säger t. f. konsuhn, om afsättningsförhållanden i Amerika stode honom till buds, vore det vanskligt att just för närvarande afgifva något tillförlitligt uttalande om hvilka svenska produkter, som där skulle kunna finna ökad afsättning, och om medlen härför, enär dels den amerikanska handeln liksom utrikespolitiken just befinner sig så att säga i ett öfvergångsstadium, och det ännu torde vara för tidigt att draga några bestämda slutsatser vare sig om verkningarna af eller fortvaron af den högeligen protektionistiska tulltariff, som för 1½ år sedan antogs. Faktiskt är emellertid, att stor liflighet råder inom det amerikanska affärslifvets flesta grenar, samt att exporten högst betydligt tilltagit, och att med all kraft och energi arbetas för densammas utveckling. Det kan väl därför ifrågasättas, om ej ökad export och arbetet i denna riktning förutsätter eller måste föra till jämväl ökad import, och om ej detta förr eller senare må leda till modifikationer i eller internationella öfverenskommelser rörande de höga tullsatserna å en del varor. Skulle en sådan nedsättning komma några svenska varor tillgodo, är väl att hoppas att — äfven utan annat direkt ingripande från svenska statens sida — Sveriges export till Förenta stäterna skulle ökas nog för att göra direkta sjöfartsförbindelser mellan länderna möjliga och lönande, äfven om så för närvarande möjligen ej är fallet.



## Brasilien.

### Handel:

<i>Export från Sverige</i> 1875: 0,4 mill. kr.		<i>Hufvudvaror</i> 1875: trävaror, järn.
1897: 0,4	» »	1897: trävaror.
<i>Import till Sverige</i> 1875: 3,1	» »	<i>Hufvudvaror</i> 1875: socker, kaffe.
1897: 0,005	» »	1897: kaffe.

### Sjöfart:

Fartyg afgångna från Sverige	1875: 22 om 4,916 ton.
	1897: 19 » 6,759 »
» ankomna till Sverige	1875: 19 » 3,999 »
	1897: --

*Meddelare:* Svenske och norske generalkonsuln i Rio de Janeiro **J. M. Bolstad.**





## Brasilien.

De förenade rikenas generalkonsul i Rio de Janeiro, J. M. Bolstad, skrifver den 14 januari 1899 följande:

Brasilien havde i tidligere Tid adskillige Seilfartöier der gick i udenrigsk Fart, væsentlig til Europa og de Forenede Stater med Kaffe eller for at hente Varer. Nu derimod har Brasilien omtrent ingen udenrigsk Fart. Af Seilskibe er der kun meget faa større, og det lægges Mærke til, naar noget indkjöbes; de mindre der findes gaa paa Kysten. Forbeholdelsen af Kystfarten for det nationale Flag har hidtil endnu ikke hidført det Opsving i indenlandsk Skibsbygning og Skibsfart som var ventet, og i et land der har en saa ndstrakt Kyst, hvor Sö-Næringen kunde spille en større Rolle, og i et Land, hvor ogsaa Orlogsflaaden behöver Tilgang af dygtige Söfolk, ser man dette Forhold med Beklagelse. Af Dampskibs-Bolag findes hovedsagelig: Lloyd Brazileiro med ca 20 Dampskibe, Navegação Costeira (Lage Irmãos) med 15, Companhia Cantareira med 4, Companhia de Sal Mossoró-Assú med 4, Companhia Bahiana med 5, Companhia Paraense med 4, Companhia de Espírito Santo med 2, foruden et Antal mindre Dampskibe i Enkelt-Rederes Hænder i de forskjellige Byer, mest i Rio de Janeiro og særlig i Pará. Alle disse Dampskibe gaar imidlertid blot paa Kysten og ikke udenfor Brasilien, med Undtagelse af »Lloyd Brazileiro»'s Baade der passerer Montevideo i Transito til Matto Grosso. Dette Selskab er imidlertid ikke betyngtet med Afgifter til Staten, da det tvertimod har Subvention for at holde Linien oppe. Af »Navegação Costeiras» Dampbaade viser en og anden det brasilianske Flag i Europa, væsentlig i Storbritanien, men de gaar derhen blot for at reparere (i Glasgow) og bringer ikke og tager ikke Last. For at belyse Spørgsmaalet om brasiliansk

*Brasiliens handelsflotta.*

Rederi for udenrigsk Fart har en större Reder her forklaret mig, at man ikke har Tilböielighed dertil, da man ikke kan konkurrere med udenlandske Skibe. Ved Havnekapitanierne er det nemlig fastsat, hvor stor Besætning det respektive brasilianske Seil- eller Dampskib skal have, og hvilke Lønninger og Fordele de forskjellige af Besætningen ombord skal erholde. Denne Besætning er omtrent dobbelt saa stor og disse Fordele er betydeligt höiere end hvad der gives paa udenlandske Fartöier. Alt hvad der behöves til Udrustningen af Fartöiet (Skibsrekvisita, Proviant og Kul), og som ialfald nu og da maatte anskaffes i Brasilien, koster mer her end i Udlandet. At anbringe Kapital i brasiliansk Redervirksomhed, hvor denne skulde konkurrere med udenlandske Skibe, ansees derfor her temmelig resikabelt.

*Utsikter för svensk  
sjöfart på Bra-  
silien.*

Hvis Kystfarten ikke var bleven det brasilianske Flag forbeholdt, vilde der utvivlsomt været Udsigt for et svensk Bolag med nogenlunde stærk Kapital til Fortjeneste ved at ordne en Dampskibslinie med Anløb af London, Hamburg eller Antwerpen og muligens Oporto, til Pará, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos med Endepunkt i Buenos Ayres, idet man da ogsaa vilde kunne regne med Trafikken mellem de brasilianske Havne. Efter Forbeholdet kan Varer altsaa kun medtages fra eller til Udlandet i hver af de brasilianske Havne, hvad der gjør Udsigterne for en svensk Linie meget mindre, idet den saaledes tiloversblevne mindre Trafik allerede er fordelt mellem engelske, franske og tyske Bolag. Et svensk Dampskibs-Bolag med smaa (400 à 500 Tons store) men kraftige Baade, ialfald med 10 miles Fart, kunde muligens, eftersom Amazonegnene nu med stor Hurtighed udvikler sig, i Fart paa Pará, Manaós og helt til Iquitos (i Peru) finde lönnende Sysselsættelse, og endnu mere om de kunde føre Varer mellem europæisk Havn, særlig Hamburg og Havnene oppe i Amazonfloden. Herpaa har tyske Redere, forlyder det, sin Opmærksomhed henvendt. Bolag i Genua har nylig etableret fast Linie paa Pará og det samme er under Overveielse i Frankrig. For italiensk Dampskibsrederi paa Brasilien maa det imidlertid erindres, at Emigrant-Trafikken spiller en betydelig Rolle, idet italienske Emigranter stadig ankommer i store Mængder, passer bedst for brasilianske Forholde og kan taale alle Klimaer i Landet, medens et svensk Bolag kun i liden grad kunde regne med Emigrant-Trafik, da svensker kun vilde trives i de tre sydligste Stater, Rio Grande do Sul, S:ta Catharina og Paraná, samt tildels i São Paulo.

*Åtgärder att vid-  
taga.*

Da Importhandelen til Brasilien har aftaget paa grund af den kommercielle Krise og der er Flauehed i alle økonomiske Forholde, vilde det Skridt, der for Tiden vilde være klogest fra svensk Side,

for at udvikle Sveriges Handel med Brasilien, være at begunstige, ved Afgiftsnedsættelser om muligt og Lettelser i svenske Havne, regelmæssigt Anløb af disse af nogen med Brasilien forbunden Dampskibslinie, være sig Freitas-Linien, den Hamburg-Sydamerikanske Linie eller nogen anden, der bød gode Fartøier og reel Behandling, og at samtidigt de svenske exporterende Huse, ved periodiske Besøg her af reisende, sprogkyndige Agenter, holdt sine Varer frem.

*Afgiftslindringar i Sverige.*

*Samtrafik med bestämnda linier.*

*Agenter.*

Hvad Brasilien kan købe fra Sverige er særlig Trælast, endel Jern, Staal, Konserver, Maskiner, til Agerbrug, til Meierier og Fabriker, Papir, Smør, og endel mindre Industriprodukter. Hvad Brasilien kan sælge til Sverige, er væsentlig Kaffe, uberedte Skind og Huder, Horn, Benaske, Cacao, Sukker, Farvetræ, Bomuld, Træsorter til Möbelfabrikation, Olier, Gummier og forskellige Frugter. For at øge Afsættningen af sine Produkter særlig af Kaffe var man i de senere Aar her i de 5 midterste Stater betænkt paa i Nordeuropa at gjøre virksom Propaganda for Salg af brasiliansk Kaffe. Da blev ogsaa, i São Paulo, den Tanke fremholdt at befordre direkte Forbindelse med de skandinaviske Lande og saaledes lettere Export did, ved at São Paulo eller flere brasilianske Stater i Fællesskab bevilgede en Subvention til noget Bolag, eventuelt svensk eller norsk, som vilde etablere en Linie paa Brasilien. Ulykkeligvis er de finansielle Forholde saavel for Unionen som for de enkelte Stater for Tiden trykkede, saa at de maa tænke mere paa at afkorte i alle Udgifter end at skabe nye selv til betydningsfulde Formaal, og med saadan Subvention synes der for Öieblikket ikke at kunne regnes.

Hvad Seilskibes Fart angaar, staar de svenske omtrent under samme vilkaar som alle andre udenlandske, og de rammes for Nærværende af den samme Flauehed i Fragter og i Export og Import som de andre lider under. Saasnart Forholderne bliver bedre, vil de fuldtvel kunne udholde Konkurrancen og tage sin Del af den almindelige Virksomhed. Det har været drøftet, hvorvidt svensk Rederi der tillige driver Handelsvirksomhed ikke selv skulde kunne overtage at indkjøbe Ladning for mindre svensk Skib af svenske Produkter i Sverige og overføre og sælge denne i Brasilien, og der atter indkjøbe og hjemføre de gjængse brasilianske Produkter. Der har derved dels været anført, at saadant Foretagende under de raskt vekslede Kursforholde vilde byde en altfor stor Resiko, dels at der f. ex. ved Kaffe, vilde kræves en større Kapital, end i Sverige nogen enkelt Forretningsmand vilde vove, — ligesom Tanken vanskelig vilde være udførbar, hvis vedkommende Forretningsmand ikke samtidig etablerede en af sine Employéer som Ombud i en brasiliansk Havn.

**Segelflottan.**

Da Brasilien har naturlige Forudsætninger for at udvikle sig, selv om dets Klima kan lægge Hindringer iveien, er jeg fremdeles Optimist nok, til at tro, at det, saalænge det forbliver samlet, vil og maa arbeide sig ud af sine økonomiske Vanskeligheder. Heri har ogsaa den allerede betydelige her anbragte europæiske Kapital al Interesse. Begynder først Bedring at indtræde, vil ny Kapital komme og blive anbragt, og der vil blive mere at gjøre paa alle Hold. Begynder, som det ser ud til, nordamerikansk Foretag-somhed og Kapital at operere ogsaa udenfor de Forenede Stater, turde den i ikke fjern Fremtid ogsaa rette sig mod dette store brasilianske Felt og dens Medvirkning vil da snart spores. I den øgede Fragtfart, som en udvidet saavel Import som Export vil medføre, synes det mig, der ogsaa skulde være Udsigter for en større Deltagelse af svenske Fartøier.

Generalkonsul Bolstad uttalar också sin åsikt i frågan med hänsyn till förhållandena i andra sydamerikanska länder. Dessa uttalanden återfinnas i den följande framställningen.

## Argentina.

### Handel:

<i>Export från Sverige</i> 1875: —		<i>Hufvudvaror</i> 1875: —
1897: 0,2 mill. kr.		1897: trävaror.
<i>Import till Sverige</i> 1875: 0,8 » »		<i>Hufvudvaror</i> 1875: ull, hudar.
1897: 0,4 » »		1897: linfrö.

### Sjöfart:

Fartyg afgångna från Sverige	1875: —		
	1897: 4 om	4,972	ton.
» ankomna till Sverige	1875: 1 »	383	»
	1897: 2 »	1,304	»

*Meddelare:* Svenske och norske *generalkonsuln i Buenos Ayres* **S. A. Christophersen.**  
Svenske och norske *generalkonsuln i Rio de Janeiro* **J. M. Bolstad.**



## Argentina.

Generalkonsuln i Buenos Ayres S. A. Christophersen uttalar i skrifvelse den 22 januari 1899 följande åsikt om de

### I.

#### **Åtgärder, som borde i Sverige vidtagas för höjande af sjöfarten och handeln mellan Sverige och Argentina.**

For i nogen betydeligere Grad at kunne fremme og udvikle Exporthandelen ansees paakrævet regelmæssig, hurtig og hyppig Dampskibsforbindelse med de Lande hvormed der drives Handelsforbindelse. Ångbåtslinier.

Dette »desideratum» opnaaes som Regel ikke uden større Opofrelser, hvorfor ogsaa de fleste industrielle og maritime Stater finder Foranledning til gennem Subventioner at underlette Oprettelsen af regelmæssige og direkte Dampskibslinier for paa denne Maade at yde Fabrikanter og Exportører en virksom Hjælp i Kampen mod deres heldigere stillede Konkurrenter.

At regelmæssig Dampskibsforbindelse under visse Betingelser har vist sig som en yderst vigtig Faktor til Exporthandelens Fremme er hævet over enhver Tvivl. Dette hindrer dog ikke at dens Betydning ofte overdrives, og at Mangelen deraf tjener som Undskyldning for at der fra de Industridrivendes Side gjøres saa liden Anstrengelse for at oparbejde nye Markeder. Det maa imidlertid ikke tabes af Sigte, at med den Udvikling som Dampskibsfarten har naaet og som Følge af den Kappelstrid der raader inden samme, vil Dampskibstonnage altid erholdes, naar Last tilbyder sig og som Regel til billigere Fragtbetingelser end hvad der beregnes af de subvenerede Linier, der ofte forsøger at benytte sig af den privilegerede Stilling som de indtager til at holde høie Fragtsatser. Som Exempel herpaa kan bemærkes, at det herværende spanske Handelskammer har indgaaet til Regjeringen i Madrid med Klage over, at de subvenerede Skibe mellem spanske og argentinske Havne beregner uforholdsmæssig høie Fragter, ligesom mange franske Exportører af samme Aarsag foretrækker at sende sine Varer via Antwerpen fremfor at benytte de subvenerede Linier.



Ved at kaste et Blik paa ovenstaaende Opgave\* over den direkte og indirekte Indførsel hertil af svenske Varer, vil det være indlysende at denne for Nærværende er altfor ubetydelig til at den skulle kunne føde en regelmæssig Dampskibslinie selv om denne var tilstaaet Statsbidrag.

Det maa derfor blive Fabrikanternes og Exportørernes Opgave at arbeide hen paa at skaffe sine Varer Indpas paa dette Marked i større Udstrækning, end hvad hidtil har været Tilfælde og ikke lade sig afskrække af de Opofrelser og Omkostninger som dette vil forvolde dem. Et af de virksomste Midler hertil maa antages at være:

Agenter.

Udsending af Agenter eller Handelsreisende.

Ønskeligheden af at sætte sig i saa nær Forbindelse som mulig med Consummenterne har foranlediget de ledende europæiske og nordamerikanske Fabrikker og Exportører til at hidsende Handelsreisende, hvis Opgave ikke alene er at udbyde Firmaets Varer, men ogsaa at studere Kundernes Soliditet, Vaner og Smag, for at Committenterne kan indrette sig derefter. Disse Agenter er i Almindelighed befuldmægtigede til at afslutte Forretninger paa Stedet, til at tilstaa større eller mindre Rabat paa Salgsprisen og til at træffe Aftale angaaende Betalingsvilkårene.

Det bør derfor anbefales vore Industridrivende, dersom de vil optage Konkurrancen med sine udenlandske Kollegaer, at indrette sig som disse og sende hertil driftige Repræsentanter, der har fuldt Kjendskab saavel til de Artikler de udbyder som til de konkurrerende Varer af samme Art fra andre Lande, og som vil have at sætte sig nøie ind i de mange Forholde, hvorpaa en Forretnings Afslutning afhænger, saasom Fragt- og Kursforholde, Toldbestemmelser, Emballage, Udstyr etc.

For at fremme Sveriges Export herpaa gjorde Sveriges Allmänna Exportförening i sin Tid rosværdig Anstrængelse. Resultatet af denne Virksomhed svarede dog ikke til Forventningerne, hvorfor den Agentur der var bleven oprettet sløfedes ved Agentens Død Aar 1890.

De af Exportforeningen gjorde Opofrelser har dog baaret Frugter. Trods de ugunstige økonomiske Forholde, der har været raadende ligesiden Aar 1890, har det lykket Exportforeningens Agents Efterfølgere hersteds, DHerrer Goldkuhl & Broström, takket være den forudgaaede Propaganda, at holde Interessen oppe for flere af de betydeligere svenske Industriartikler.

Nævnte Firma der udelukkende beskæftiger sig med Indførsel af svenske Artikler, særlig saadanne som henhøre til Meieri-

\* Här utelämnad.

bedriften samt Hestesko, Hestekosöm, Ploger, Redskaber for Slöid etc., formener at Indførselen hertil af disse Artikler vil tiltage, saavidt ikke uforudseede Omständigheder skulde indtræffe.

Ved at forelægge DHerrer Goldkuhl & Broström de af det höie Commercecollegium fremsatte Spørgsmaal anfører disse Herrer i en til Generalkonsulatet stillet Skrivelse:

»Vi kunna till besvarande af fråga 3 ej framlägga något förslag till de åtgärder som af svenska staten eller enskilde borde vidtagas för att främja sjöfart med svenska fartyg mellan Sverige och Argentina. Med afseende på den direkta handeln mellan dessa länder skulle vi önska, att Ni, Herr Generalkonsul, gifve svenske affärsmän en vink om att hufvudvillkoret för åstadkommande af en dylik är: besvarande pr omgående af bref eller telegram angående affärer, uppgifvande af betalningsvillkor, insändande af så minutiösa uppgifter som möjligt om de varor, om hvilka förfrågningar ingå, samt angifvande af den tid, som den svenske fabrikanten kan behöfva för utförande af en order. För att affär med ett så aflägst liggande land skall kunna uppstå och blomstra, är absolut nödvändigt att vid första förfrågan alla de upplysningar lämnas, som behöfvas för att dels bedöma varans företräde framför annat fabrikat, dels på en gång få klart för sig pris och betalningsvillkor. Härigenom sparas tid och »time is money». Helt naturligt är att om direkt förbindelse mellan de båda länderna kunde åstadkommas, sattes svenska fabriker i tillfälle att lättare kunna upptaga konkurrens med andra länders tillverkningar i följd af minskade fraktkostnader. Direkt förbindelse är det kraftigaste medlet till befordrande af liffigare handelsutbyte mellan Sverige och Argentina, men huru denna tanke för närvarande med den ringa utførseln från Sverige till Argentina, som förefinnes, skall kunna förverkligas, kunna vi ej ange.»

Kredit.

For at fremme Exporten herpaa vil det ogsaa være nødvendig for Exportörerne att yde större Lettelser i Kreditbetingelserne end hvad hidtil har været Tilfælde. Flere Exportlande, særlig Tyskland, er meget liberale i denne Henseende, og bliver det ogsaa for svenske Exportörer en Nödvendighed at give Kredit efter at have forsikret sig om Kundernes Vederhæftighed, dersom de med Held vil optage Kampen med sine Konkurrenter.

At erholde Dækelse inden Varenes Afsendelse eller ved Comossementets Tegning støder daglig paa større Vanskelighed. Hersteds foregaar Salg mod Vexel (pagaré) tegnet af Kjöbereren og betalbar 6 Maaneder efter Udstedelsen. Dette Dokument kan af Indehaveren diskonteres i en Bank mod en Rente af 7—9 % pr Aar.

Bankväsenet er stærkt udviklet i Buenos Aircs og drives af en Mængde Etablissementer hvis finantsielle Stilling ansees som særdeles tilfredsstillende.

I Mellemregning godtgjör Bankerne 1 % og beregner 9 å 10 %, idet den her brugelige Forretningsordning nödsager dem til stadig at have i Kassen Halvparten af de deponerede Belöb der uden forudgaaende Varsel er betalbar ved Anfordren. For Depositum paa fastsat Tid godtgjör Bankerna 3, 4, 5 og 6 % efter Tidens Længde. Discontoen varierer i Almindelighed mellem 7 og 10 %.

I nedenstaaende Fortegnelse over de betydeligere Bank- og Kreditinstitutioner hersteds findes angiven saavel den Kapital, hvorover de disponerer som deres Reservefond og den senest betalte Dividende.

N a v n.	Tegnet Kapital.	Indbetalt Kapital.	Reserve-Fond.	Sidst betalt Dividende.	Bemærkninger.
	£	£	£		
London & River Plate Bank Ltd.	1,500,000	900,000	1,000,000	20 %	Halvaarig.
Anglo Argentine Bank Ltd. . . . .	450,000	350,000	15,000	5 %	
London & Brazilian Bank Ltd. . . . .	1,500,000	750,000	600,000	14 %	
British Bank of South America Ltd.	1,000,000	500,000	300,000	8 %	
	Pesos Papir	Pesos Papir	Pesos Papir		med 70 Filialer i Provindserne. Sedler for 80 % af Fortjenesten skal aarlig brændes.
Banco de la Nacion Argentina . . . . .	50,000,000	50,000,000	697,102	—	
Banco Español del Rio de la Plata	6,000,000	6,000,000	1,104,256	10 %	
	Mark	Mark	Mark		
Banco Aleman Transatlantico . . . . .	20,000,000	12,000,000	267,000	9 %	
	Pesos Guld	Pesos Guld	Pesos Guld		
Banco de Italia y Rio de la Plata	8,000,000	5,000,000	352,992	7 %	
	Pesos Papir	Pesos Papir	Pesos Papir		
Banco de Comercio . . . . .	3,000,000	3,000,000	191,125	8 %	
	Pesos Guld	Pesos Guld	Pesos Guld		
Banco Frances del Rio de la Plata	2,000,000	2,000,000	254,297	7 %	
	Pesos Papir	Pesos Papir	Pesos Papir		
Banco Popular Argentino . . . . .	1,653,800	1,499,370	365,249	10 %	
Nuevo Banco Italiano . . . . .	3,000,000	3,000,000	75,000	7 %	
	£	£	£		
The River Plate Trust Loan and Agency Comp. Ltd. . . . .	1,875,000	686,512	150,000	13 $\frac{1}{2}$ %	

Den Aar 1890 opstaaede finansielle Krise, der bragte en saadan Forstyrrelse i alle Forhold og hvoraaf Følgerne endnu spores, har selvfølgelig ogsaa havt stor Inflydelse paa Importhandelen, ikke alene fordi den nødvendiggjorde Indstillingen af næsten alle offentlige Arbejder, men særlig fordi den frembragte en Omvæltning i Papirpengenes Værdi, der muliggjorde og begunstigede Anlægget af indenlandske Industrier, der stadig har tiltaget i Antal og Betydning.

Ved Aabningen hersteds for nogle Maaneder siden af en national Udstilling anførte saaledes Præsidenten i sin Indvielsestale, at medens Antallet af industrielle Etablissementer for 10 Aar siden opgik til 6,500 med en Arbejdsstyrke paa 42,000 Personer, er der nu inden Landet 24,200 Etablissementer, der beskæftiger 215,000 Arbejdere, og hvori der er nedlagt en Kapital der opgaar til 471 Millioner Pesos.

Dette raske Opsving kan delvis tilskrives den Toldbeskyttelse der ydes alle herværende Industrier, men særlig Seddelmyntens Værdiforringelse, hvorved herværende Fabrikker sættes i Stand til at undersøge sine udenlandske Konkurrenter, med hvis Varemærker og Etiketter det ikke er usædvanlig at de bringer sine Varer i Markedet.

Ihvorvel Seddelmyntens Basis er Guld, er den ikke konvertibel, da Garantifonden er fordunstat. Dens Værdi er derfor illusorisk og for en stor Del afhængig af Syndikater og Børspekulanter. Agioen har saaledes under Aarene 1891 til 1897 varieret mellem 300—200 %. Under det sidst forløbne Aar har derimod Agioen stadig været i Nedgaaende og noteres for Nærværende med 107 %.

Foranledningen til den betydelige Kursforbedring kan søges saavel i Ordningen af Grændsestriden med Chile og i den større Tillid som den nuværende Regjering indgyder, som i den rigelige Afkastning af Kvægavlen og Agerbruget, der i Forening med europæiske Kapitaler, der søger Anvendelse hersteds, har forøget Guldforraadet i en betragtelig Grad.

Dersom denne Kursforbedring kommer at holde sig eller yderligere accentueres, er det hævet over enhver Tvivl, at mange af de herværende Fabrikker, der blot eksisterer ved Hjælp af Papirpengenes Værdiforringelse, kommer at indstille sin Virksomhed.

For at forhindre dette er der af indflydelsesrige Personer fremkommet Forslag til Regjeringen om at fastsætte Agioen til 150 %. Regjeringen antages dog ikke at ville træffe nogen Forføjning i den antydede Retning.

Gunstige Aargange, Nedgang i Agioen og Indskrænkning i en i flere Tilfælde uarlig Konkurrence er Faktorer der i en ikke uvæsentlig Grad antages at ville ophjælpe Importhandelen.

Det synes derfor som om Tidspunktet var kommet for svenske Exportører til i en større Grad end hvad der i de senere Aar har været Tilfælde at fæste Opmærksomheden paa det herværende Marked som et Afsætningsfelt for deres Exportartikler.

Ihvorvel Importen hertil fra Sverige, som tidligere paapeget, er altfor ubetydelig til at føde en regelmæssig og direkte Dampskibslinie, udelukker dette ikke Muligheden af at Forholdene kan forandre sig derhen, at en direkte Dampskibslinie mellem Sverige og Argentina kan have Udsigt til Fremgang, saavidt den idetmindste under de første Aar kan paaregne et passende Statsbidrag.

Subvention till  
ångbåtslinie.

Mellanliggande  
hamn bör an-  
löpas.

Saaledes som Forholdene stiller sig for Nærværende, vil Anløben af en eller flere Mellenhavne imidlertid vise sig nødvendig.

Som Anløbssted i Europa kan der formodentlig blot blive Tale om Hamburg eller Antwerpen, hvor Dampskibene til enhver Tid kan forvente at erholde den nødvendige Ladning herfor. I paakommende Tilfælde kunde Last ogsaa indtages for en brasiliansk Havn, ihvorvel det helst burde undgaaes for ikke at gjøre Reisen for lang eller resikere den mulige Karantæne som her undertiden i Sommermaanederne ilægges Fartøier kommende fra Rio de Janeiro eller Santos.

For Tilbagereisen herfra stiller Udsigterne sig gunstigere, baade fordi Udførselen herfra til Sverige af Uld, Talg, saltede Huder, Linfrø og Kornvarer omfatter ret anseelige Kvantiteter, som fordi der næsten altid er tilstrækkelig Ladning at erholde til Hamburg eller Antwerpen, ligesom der ved Anløb af en brasiliansk Havn vil kunne paaregnes Kaffe, der i Lighed med herværende Produkter afskibes til Sverige via Antwerpen eller Hamburg.

Da jeg har seet fremhavet at Transporten hertil af Emigranter fra Sverige skulde blive en betydeligere Indtægtskilde for en direkte Dampskibslinie, tror jeg at burde oplyse at nogen Emigration hertil fra Sverige hidtil ikke har fundet Sted, samt at der er Anledning til at tro at Persontrafikken som hidtil vil indskrænke sig til et limiteret Antal Passagerer.

## II.

### Utsikterna för svenska fartyg att deltaga i fraktfarten i sydamerikanska farvattnen.

Af nedenstaaende Tabel over Antallet og Drægtigheden af svenske Skibe der siden Aar 1883 har besøgt Distriktets Havne faar man det Indtryk, at den svenske Skibsfart derpaa har fulgt de samme Svingninger som den udenrigske Handel idet den er tiltaget under de gode Aargange indtil Glandsperiodens Aar 1889 for atter som Følge af Krisen, Kursforholdene og lave Fragter at synke til sit nuværende Niveau. Denne Nedgang har desværre ikke kunnet foregaa uden Opofrelser, hvorfor de svenske Rederibolag der har havt Dampskibe i Fragtfart paa de herværende Floder, har været udsatte for følelige Tab der har foranlediget dem til at afhænde sine Fartøier til indenlandske Rederier.

*Generalkonsul  
Christophersens  
åsikt.*

Selv om Forholdene under det sidst forløbne Aar har forbedret sig gennem en nogenlunde god Høst og Nedgang i Agioen, er disse fremdeles altfor usikre og Konkurrencen altfor skarp til at man skulde kunne anbefale svenske Rederier at sætte Fartøier i Fart paa herværende Kyst- og Flodhavne.

#### *Svenske Fartøier ankomne til Buenos Aires Generalkonsulsdistrikt.*

	Antal.	Tons.
Aar 1883 . . . . .	14 drægtige	5,314
» 1884 . . . . .	46 »	18,104
» 1885 . . . . .	64 »	26,297
» 1886 . . . . .	73 »	20,856
» 1887 . . . . .	117 »	33,600
» 1888 . . . . .	91 »	32,704
» 1889 . . . . .	110 »	48,320
» 1890 . . . . .	92 »	42,553
» 1891 . . . . .	48 »	18,614
» 1892 . . . . .	48 »	20,666
» 1893 . . . . .	57 »	22,580
» 1894 . . . . .	39 »	20,117
» 1895 . . . . .	43 »	19,793
» 1896 . . . . .	20 »	9,394
» 1897 . . . . .	8 »	4,228

Mellem argentinske og brasilianske Havne finder en ret livlig Samfærsel Sted, idet der herfra udføres Hø, Kornvarer, levende Kvæg og tørret Kjød, medens der fra Brasilien ankommer Yerba Maté, Café og Frugt. Indtil for faa Aar tilbage var det især

mindre Seilskibe der var beskæftigede i denne Fart. For nærværende er disse blevne næsten ganske fortrængte af Dampskibe, som dels tilhører de regelmæssige Linier der saavel paa Hid- som paa Tilbageisen anløber brasilianske Havne, dels er befragtede i Timecharter.

Da imidlertid flere mindre kapitalstærke Firmaer har indledet Forretninger paa Brasilien og optaget Trampbaade paa Maanedsbefragtning uden at kunne opfylde de indgaaede Forpligtelser, hvorved Rederierne har lidt større Tab, er denne Trade kommen i Miscredit og ansees ikke uden Aarsag som mindre tilraadelig.

I regelmæssig Fart paa Buenos Aires er der for Nærværende etableret følgende Dampskibslinier:

9 engelske, nemlig Royal Mail fra Southampton, 2 Post- og 1 Lastebaad pr Maaned, Lamport & Holt fra Liverpool, London og Antwerpen 7 til 10 pr Md, Prince Line fra engelske Havne 5 til 7 pr Md, Houston Line fra Liverpool 14 daglig, Mac Iver Line fra London 20 daglig, Holland Line fra London 1 à 2 pr Md, Pacific Steamship Navigation Company fra Liverpool til Montevideo 14 daglig;

3 franske, nemlig Messageries Maritimes fra Bordeaux 2 Post- og 1 Lastebaad pr Md, Chargeurs Réunis 8 daglig fra Havre, Transports Maritimes fra Marseille 14 daglig;

5 tyske, nemlig Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft 4 pr Md fra Hamburg, North German Lloyd fra Bremen 14 daglig, A. C. de Freitas & Co. fra Hamburg 1 à 2 pr Md, Hamburg-Amerikanische Packetfahrt Gesellschaft fra Genua 1 pr Md, Kosmos fra Hamburg til Montevideo;

5 italienske, nemlig La Veloce fra Genua 3 pr Md, Navigazione Generale fra Genua 2 à 3 pr Md, Fratelli Zenò fra Genua ikke altid regelmæssig, Stefano Repetto uregelmæssig, Puglia, Genua i Forening med Cyprian Fabre, Marseille 1 pr Md fra Genua;

1 spansk, nemlig Compañia Transatlantica Española, indstillet under Krigen med Nordamerika;

1 amerikansk, nemlig Norton Line fra New York 1 pr Md. Mellem New York og Buenos Aires findes desforuden følgende Linier:

Lamport & Holt 1 Dampskib pr Md,  
Prince Line 1 » » »

Foruden disse Rutebaade besøges de argentinske Havne af et større Antal af de saakaldte Trampbaade, særlig under engelsk Flag, der gaar i Fragtfart hvor en Last tilbyder sig. Tilfølgende Udvikling som Agerbruget og Kvægexporten har taget under

de senere Aar har ogsaa Efterspørgselen efter Tonnage tiltaget, saaledes at River Plate nu begynder at indtage en fremskudt Plads i Fragtmarkedet.

Svenske Dampskibe har dog hidtil holdt sig ganske borte fra denne Trade. Aarsagen hertil maa formodentlig søges i, at Rederierne har fundet fordelagtigere Anvendelse for sine Fartøier paa andre Farvand.

Tilfølgende den Bevægelse der nu synes at ville gjøre sig gjældende i Sverige til at skabe faste Ruter paa de oversøiske Havne hvor Forholdene tillader saadant, er det ikke usandsynligt at Opmærksomheden ogsaa vil blive henkaldt paa Buenos Aires.

I denne Anledning skal jeg tillade mig at bemærke, at en regelmæssig Dampskibslinie herpaa med en svensk Havn som Udgangspunkt og med Anløb af Hamburg eller Antwerpen og en brasiliansk Havn under almindelige Fragtconjunkturer ikke uden Statsbidrag kan forventes at blive rentebærende.

Foruden Statsbidrag foreligger ogsaa andre Faktorer, hvortil tilbørligt Hensyn maa tages for at en konkurrancedygtig Linie kan oparbejdes, nemlig passende Dampskibe, dygtige Agenter og en økonomisk Administration.

Betræffende de Betingelser som Skibe i Fart herpaa bør opfylde kan de Baade, som Hamburg-Südamerikanische Dampfschiff-fahrts Gesellschaft i Hamburg og Hansa i Bremen nu lader bygge, maaske heldigst tjene som Forbillede, da det er at antage, at disse Selskaber, dragende Fordel af de i Aarenes Løb indvundne Erfaringer, blot vil anskaffe den for Traden mest passende Type.

Medens Fartøier med en Bæreevne af indtil 3,000 Tons ansaes som de mest passende Lastebaade begynder Bygningen af Skibe der laste 4,500 à 5,000 Tons d. w. at blive mere almindelig.

Tilfølgende den ringe Vandstand som findes saavel ved Point Indio — ved La Plata Flodens Munding — som i Buenos Aires Havn er et større Dybgaende end 22 Fod ikke at anbefale. Fartøier bestemte for Flodhavnene bør ikke stikke over 19 Fod.

Om end de herværende høie Kulpriser ønskeliggjør et saa ringe Forbrug som muligt af denne Artikel, kan Fartøiernes Hurtighed neppe ansættes lavere end til 10 à 12 Mile, især dersom de skal føre levende Kvæg, hvortil ogsaa udfordres fast Vand Ballast samt at Dækkets Bredde ikke er under 42 Fod.

Udførselen herfra af levende Oxer og Faar, hvortil der under det sidst forløbne Aar benyttedes 598 Dampskibe, vil dersom ikke uforudseede Omstændigheder skulde indtræffe komme end yderligere at forøges.



Af indhentede Oplysninger fremgaar det at der under Aar 1898 udskibedes af

	Oxer.	Faar.	Heste.	Kjör.	Svin.	Mulæsler.
Fra Buenos Aires . . .	91,637	448,447	3,501	259	709	1,468
» La Plata . . . . .	29,262	121,463	1,441	55	—	644
Tils.	120,899	569,910	4,942	314	709	2,112

Til følgende Lande:

	Oxer.	Faar.	Heste.	Kjör.	Svin.	Mulæsler.
England, 454 Dampskibe	98,318	463,748	343	—	—	—
Frankrig, 64 »	600	89,408	239	—	—	—
Belgien, 10 »	206	8,979	50	—	—	—
Syd-Afrika, 9 »	14	6,471	2,932	101	—	1,142
Port Louis, 1 »	—	—	49	—	—	760
Brasilien, 60 »	21,761	1,304	1,229	213	709	210
Tils.	120,899	569,910	4,942	314	709	2,112

De Havne i England der er af Interesse for Kvægexporten herfra er Deptford og Liverpool.

Som Anløbssted for en eventuel svensk Dampskibslinie byder Hamburg vistnok flere Fordele fremfor Antwerpen, idet den Last der kan paaregnes i den førstnævnte Havn hovedsagelig bestaar af Kassegoods, hvorfor betales en højere Fragt end for de tyngre og mindre værdifulde Varer, der indlastes i Antwerpen, ligesom Fragten herfra til Hamburg ogsaa er gunstigere og Gjenstand for færre Fluktuationer en den der noteres for Antwerpen. Da der imidlertid inden de tyske Dampskibsselskaber, der raader over et udmærket Material, hersker fuld Forstaaelse, naar der er Tale om at holde fremmed Konkurrance ude, er det sandsynlig at en svensk Linie vil se sig nødsaget til at anløbe Antwerpen, hvor en dygtig Agent ikke vil have Vanskelighed for at skaffe den tilstrækkelig Last.

I hvorvel Antwerpen under de senere Aar har tabt meget af sin Betydning som Transitplads for argentinske Produkter, er den dog fremdeles den Havn hvortil den meste Udskibning finder Sted herfra.

Generalkonsul Bolstad i Rio de Janerio uttalar äfven sin åsigt med hänsyn till förhållandena i Argentina. Generalkonsuln yttrar rörande denna fråga:

Hvad Argentina angaar, er der i de 10 Aar, jeg har kjendt dets Forholde, skeet saa store Fremskridt, at jeg ikke nærer Tvivl

om dette Lands uhyre fremtidige Betydning som Producent (Hvede, Mais, Uld, Sukker, Kvæg, Talg, Smør) for de europæiske Markeder eller om dets Kjøbeevne ligeoverfor de forskjellige europæiske Landes Export. Det maa herved erindres, at først nu de indre Stater (San Juan, San Luiz, Rioja, Salta, Jujuy, tildels Mendoza, Santiago de Estero) begynder at komme med i en mere aktiv Udvikling, — at Misiones kan blive en blomstrende og produktiv Stat og at kun Faa endnu forudser, at der af hele Patagonien kan gjøres (og vil blive gjort) et stort kornproducerende og tætbeholdt argentinsk Landomraade. I Argentina vil der altsaa for Fragtfarten, saavidt jeg ser, aabne sig større Muligheder. Naar denne Opfatning fremsættes, trods de daarlige Tider, som dersteds i nogen Tid har gjort sig gjældende, maa det dels erindres, at indre rolige, politiske Forholde for de første sex Aar er sikrede, at en almindelig Tillid til Fremtiden begynder at gjøre sig gjældende, at Landets Finantser gradvis forbedres og at fremmed Kapital og Foretagsomhed, trods tidligere Tab, fremdeles søger hen til Argentina, hvis Klima og for Emigration ret gunstige Betingelser ogsaa vil befordre dets jævne Fremgang.

---



## Andra sydamerikanska länder.

### Handel:

<i>Export från Sverige</i>	1875: 0,004	<i>Hufvudvaror</i>	1875: trävaror:
	1897: —		1897: —
<i>Import till Sverige</i>	1875: 0,1	<i>Hufvudvaror</i>	1875: socker:
	1897: 0,6		1897: natron.

### Sjöfart:

Fartyg afgångna från Sverige	1875: 1 om	156 ton.
	1897: —	
» ankomna till Sverige	1875: 1 »	210 »
	1897: 2 »	2,298 »



## Andra sydamerikanska länder.

Det af generalkonsuln i Rio de Janeiro J. M. Bolstad den 14 januari 1899 afgifna yttrande innehåller, hvad beträffar förhållandena i öfriga sydamerikanska länder, följande:

### Uruguay.

Hvad Uruguay angaar, vil dets vexlende Förholde kun i mindre Grad paavirke Udsigterne for svensk Fart i dets Farvand.

### Chile.

I Chile vil de fredeligere Vilkaar som Ordningen af Grændse-spørgsmaalene med Argentina maa hidføre efterhaanden gjøre det lettere for Handel og Agerbrug at forbedre sine Omstændigheder. En noget større Hvedeexport kan vel der efterhaanden forventes. Imidlertid vil det i Chile dog fortrinsvis blive i Salpeterudførselen, ligesom hidtil, at nogle svenske Skibe kan deltage.

### Peru och Ecuador.

I Peru har Landets Handelsomsætning i de sidste 5 Aar betydelig forøget sig. De stadige indre Uroligheder lægge dog der fremdeles en Hæmsko i saadan Henseende og en større Udvikling af Landets Export vil derfor kun langsomt kunne gjøre sig gjældende. Hvad Varer det selv behøver vil for en større Del lettest tages i de allerede etablerede (tydske og engelske) Dampskibslinier. Udsigterne for svenske Fartøier og svenske Produkter i Peru vil derfor antagelig for adskillige Aar blive omtrent de samme som nu.

Det samme gælder, og i større Grad, Ecuador.

Columbia och Venezuela.

Hvad Colombia og Venezuela angaar, udvikler disse sig kun langsomt, og den Fart svenske Fartøier nu og da har havt paa Puerto Colon, Panamá, Cartagena, S:ta Marta og Rio Hacha eller paa Maracaibo, Puerto Cabello, La Guayra og Barcelona kan ikke antages i nogen nærmere Fremtid at ville blive væsentligere forøget.

---

# Sakregister.

## A.

- Alexandria**, generalkonsulns yttrande: Direkta förbindelser, 223. — Fraktfarten på Medelhafvet, 223. — Hamnumgälder, 223.
- Alger**, konsulns yttrande: Direkta förbindelser, 234. — Export, 233. — Handelsagenter, 233.
- Amerikas förenta stater**: Kustfarten, 279. — Seglationspremier, 279. — Subvention, 279.  
Ministerns i Washington yttrande, se **Washington**.  
T. f. konsulns i Newyork yttrande, se **Newyork**.
- Amsterdam**, generalkonsulns yttrande: Handeln, 135. — Järnmalm, transport däraf, 133. — Sjöfarten, 133.
- Annonser*, generalkonsulns i St Petersburg yttrande, 31.
- Antwerpen**, t. f. generalkonsulns yttrande: Exportagent i Antwerpen, 162. — Handelsresande, 162. — Konsulatafgifter, 161. — Prisen å marknaden, 162. — Produktion efter konsumenternas fordringar, 162. — Sjöfarten mellan Sverige och Belgien, 161.
- Archangel**, t. f. generalkonsulns yttrande: Expeditionstaxan för konsulaten, 40. — Handeln, 40. — Handelsagenter, 40. — Konsulatafgifterna, 39. — Maskinimport, 41. — Sammanslutning inom rederirörelsen, 40. — Sjöfarten, 38.
- Argentina**, generalkonsulns i Buenos Aires yttrande, se **Buenos Aires**.  
Generalkonsulns i Rio de Janeiro yttrande, 304.

## B.

- Baku**, konsulns yttrande: Järn- och stålvaror, export däraf, 42. — Kommissionslager, 43. — Krediten, 42. — Ångfartygsimport, 41.
- Barcelona**, t. f. generalkonsulns yttrande: Fraktfarten, 179. — Handeln, 178. — Konsulatafgifter, 179. — Subvention, 179.
- »*Bedrijfsbelasting*», Nederländerna, 131.
- Befraktningssätt*, konsulns i Tunis yttrande, 227.
- Befraktningssätt*, t. f. konsulns i Leith yttrande, 108.
- Befälet å handelsflottan*, Nederländerna, 131.
- Belgien**: Aflägsna marknader, 158. — Belgisk besättning på ångbåtar i fart på Kongo, 148. — Conseil Supérieur de l'Industrie et du Commerce, 151. — Hamnanläggningar, 157. — Handelsflottan, 146. — Handelskamrar, 150. — Handelsmuseer, 150. — Handelsstipendier, 152. — Handelsundervisningen, 149. — Institut Supérieur de Commerce d'Anvers, 149. — Kanaler, 158. — Kolonier, 159. — Kongo, 159. — Konsulatväsendet, 153. — Sjöfarten, 146. — Skeppsbyggeri, 148.  
T. f. generalkonsulns i Antwerpen yttrande, se **Antwerpen**.



- Bilbao**, konsulns yttrande: Direkta förbindelser, 184. — Järnmalm, transport däraf, 182. — Maskiner, export däraf, 184. — Stål, export däraf, 184. — Trämassa, export däraf, 183. — Trävaror, transport och export, 180, 183.
- Brasilien**, generalkonsulns i Rio de Janeiro yttrande, se **Rio de Janeiro**.
- Buenos Aires**, generalkonsulns yttrande: Direkta förbindelser, 295. — Fraktfart på sydamerikanska farvatten, 301. — Handelsagenter, 296. — Krediten, 297. — Subvention, 300.

## C.

- Cagliari**, konsulns yttrande: Subvention, 205. — Tulltaxebestämmelser, 212.
- Centralorgan för handel och industri*: t. f. konsulns i Leith yttrande, 117.
- Chile**, generalkonsulns i Rio de Janeiro yttrande, 309.
- Columbia**, generalkonsulns i Rio de Janeiro yttrande, 310.
- Conseil Supérieur de l'Industrie et du Commerce, Belgien*, 151.

## D.

- Danmark**: Frihamn, 47. — Frilager, 47. — Kreditupplag, 47. — Subvention, 47.
- Departement för näringarna*, generalkonsulns i Hamburg yttrande, 66.
- Direkta förbindelser*, yttranden af: T. f. generalkonsuln i London, 98. — Vice konsuln i Liverpool, 100, 102. — T. f. konsuln i Leith, 110. — Konsuln i Bilbao, 184. — Generalkonsuln i Genua, 204. — Konsuln i Neapel, 205. — Ministern i Konstantinopel, 217. — Konsuln i Smyrna, 218. — Generalkonsuln i Alexandria, 223. — Konsuln i Alger, 234. — Generalkonsuln i Kapstaden, 240. — Konsuln i Quebec, 273. — Vice konsuln i Toronto, 276. — T. f. konsuln i Newyork, 281. — Generalkonsuln i Rio de Janeiro, 290. — Generalkonsuln i Buenos Aires, 295.
- Se vidare *Subventioner*.

## E.

- Ecuador**, generalkonsulns i Rio de Janeiro yttrande, 309.
- Egypten**, generalkonsulns i Alexandria yttrande, se **Alexandria**.
- Elbe-Travekanalen*, 75.
- Emigration*, Tyskland, 55.
- Expeditionstaxan för konsulaten*, t. f. generalkonsulns i Archangel yttrande, 40.
- Export*, se *Handeln*, samt de särskilda rubrikerna *Fisk, Hudar och skinn, Järn och stål, Järnmalm, Kreatur, Maskiner, Mineralier, Smör, Sten, Stångjärn, Trämassa, Trävaror, Tändstickor*.
- Exportagenter*, se *Handelsagenter*.
- Exportföreningar*, Tyskland, 54.
- Exportpremier*: Tyskland, 55. — Italien, 198.

## F.

- Fartygspremier*, yttranden af: T. f. generalkonsuln i London, 96. — Generalkonsuln i Genua, 203.
- Se vidare *Sjöfartspremier, Skeppsbyggnadspremier*.
- Finland**: Hamnbyggnader, 23. — Inteckning i fartyg, 21. — Isbrytare 23. — Järnvägsfrakter, nedsatta för exportgods, 23. — Lån af statsmedel, 23. —

Sjöfartsinspektör, 21. — Sjövärdiga fartygs användande, 21. — Subvention, 22. — Tullfrihet för fartyg, 24.

Generalkonsulns i Helsingfors yttrande, se **Helsingfors**.

*Fisk*, export däraf, generalkonsulns i Hamburg yttrande, 60.

*Fraktfart för svenska fartyg*, yttranden af: Konsuln i Marseille, 171. — T. f. generalkonsuln i Barcelona, 179. — Generalkonsuln i Genua, 206. — Konsuln i Messina, 213. — Konsuln i Smyrna, 218. — Generalkonsuln i Alexandria, 223. — Konsuln i Tunis, 228. — Generalkonsuln i Kapstaden, 240. — T. f. generalkonsuln i Shanghai, 268. — Vice konsuln i Winnipeg, 276. — Generalkonsuln i Rio de Janeiro, 290. — Generalkonsuln i Buenos Aires, 301.

**Frankrike**: — Seglationspremier, 166. — Sjöfarten, 165. — Skeppsbyggnadspremier, 166. — Subvention, 167. — Tilläggsafgift å vissa importvaror, 167.

Generalkonsulns i Havre yttrande, se **Havre**.

Konsulns i Marseille yttrande, se **Marseille**.

*Frihamnar*: Danmark, 47. — Italien, 198.

*Frilager*: Danmark, 47.

*Fyr- och båkafgifter*: Nederländerna, 130.

T. f. konsulns i Leith yttrande, 111.

*Fördragshamnar*: Kina, 253.

*Förpackning*: t. f. konsulns i Johannesburg yttrande, 244.

*Försäljning af fartyg*, lagstiftning därom: Italien, 192.

## G.

**Genua**, generalkonsulns yttrande: Direkta förbindelser, 204. — Fartygspremier, 203. — Fraktfart på Italien och Medelhafvet, 206. — Handelskammare, 210. — Handelsmuseum, 210. — Inteckning i fartyg, 203. — Mätbref, internationellt gällande, 209. — Pensionskassor för sjöfolk, 209. — Prisbillighet, 210. — Subvention, 204. — Svenska och norska handelshus i utlandet, 208. — Tulltaxebestämmelser, 212. — Undersökning af marknaden på platsen, 210.

**Gijon**, vice konsulns yttrande, 181.

## H.

**Hamburg**, generalkonsulns yttrande: Departement för näringarna, 66. — Export, 57. — Fiskexport, 60. — Handeln mellan Sverige och Tyskland, 58. — Handelshus, svenska i utlandet, 66. — Hudar och skinn, export däraf, 60. — Järn och stål, export däraf, 60. — Järnmalm, export däraf, 59. — Kommersiella attachéer, 67. — Konsulatväsendet, 67. — Kreatursexport, 60. — Läktare, 56. — Mellanhänder, 62. — Mönsterlager, 63. — Näringarnas höjande, 64. — Sjöfarten, 55. — Sjöfolk, 55. — Skeppsbyggeri, 56. — Stenexport, 60. — Trävaruexport, 59. — Tullförbund mellan Sverige och Norge, 63. — Undervisningsväsendet, 65.

*Hamnbyggnader*: Finland, 23. — Belgien, 157.

*Hamnumgälder*, generalkonsulns i Alexandria yttrande, 223.

»*Handelmaatschappij*», Nederländerna, 121.

*Handeln*: Finland, 23. — Ryssland, 30. — Danmark, 47. — Tyskland, 51. — Storbritannien och Irland, 92. — Nederländerna, 123. — Belgien, 149. — Frankrike, 167. — Spanien, 177. — Italien, 194. — Japan, 250. — Kina, 253.

Yttranden af: Generalkonsuln i Helsingfors, 25. — Generalkonsuln i S:t Petersburg, 31. — Konsuln i Riga, 34. — T. f. generalkonsuln i Archangel, 40. — Konsuln i Baku, 42. — Generalkonsuln i Hamburg, 57. — Generalkonsuln i Lübeck, 75. — T. f. generalkonsuln i London, 97. — Vice konsuln i Liverpool, 100. — T. f. konsuln i Leith, 113. — Generalkonsuln i Amsterdam, 135. — Generalkonsuln i Antwerpen, 162. — Generalkonsuln i Havre, 168. — Konsuln i Marseille, 171. — T. f. generalkonsuln i Barcelona, 178. — Konsuln i Bilbao, 183. — Generalkonsuln i Genua, 209. — Ministern i Konstantinopel, 217. — Konsuln i Smyrna, 219. — Generalkonsuln i Alexandria, 223. — Konsuln i Tunis, 228. — Konsuln i Alger, 233. — Generalkonsuln i Kapstaden, 239. — T. f. konsuln i Johannesburg, 243. — T. f. generalkonsuln i Shanghai, 267. — Konsuln i Quebec, 273. — Vice konsuln i Montreal, 275. — Ministern i Washington, 279. — T. f. konsuln i Newyork, 283. — Generalkonsuln i Rio de Janeiro, 291, 304, 309. — Generalkonsuln i Buenos Aires, 296.

*Handelsagenter*: Tyskland, 54.

Yttranden af: Generalkonsuln i S:t Petersburg, 31. — Konsuln i Riga, 37. — T. f. generalkonsuln i Archangel, 40. — T. f. generalkonsuln i London, 97. — Vice konsuln i Liverpool, 104. — T. f. konsuln i Leith, 114. — T. f. generalkonsuln i Antwerpen, 162. — Konsuln i Alger, 233. — Generalkonsuln i Kapstaden, 239. — Konsuln i Quebec, 273. — Vice konsuln i Montreal, 275. — Generalkonsuln i Rio de Janeiro, 291. — Generalkonsuln i Buenos Aires, 296.

*Handelsflottor*: Belgien, 146. — Italien, 199. — Brasilien, 289.

*Handelshus, svenska och norska i utlandet*, yttranden af: Generalkonsuln i Hamburg, 66. — Generalkonsuln i Genua, 208.

*Handelskamrar*: Storbritannien och Irland, 93. — Belgien, 150. — Spanien, 177. — Italien, 194.

Yttranden af: T. f. konsuln i Leith, 117. — Generalkonsuln i Genua, 210. — Vice konsuln i Milano, 210.

*Handelsmuseer*: Belgien, 150. — Italien, 195. — Japan, 250.

Yttranden af: T. f. konsuln i Leith, 117. — Generalkonsuln i Genua, 210. — Vice konsuln i Milano, 210.

Se vidare *Proflager*.

*Handelsresande*, se *Handelsagenter*.

*Handelsstipendier*: Belgien, 152. — Spanien, 178. — Italien, 196.

Yttranden af: Konsuln i Riga, 37. — T. f. generalkonsuln i London, 98. — Generalkonsuln i Kapstaden, 240. — Ministern i Washington, 279.

*Handelstraktater*: Storbritannien och Irland, 92. — Nederländerna, 126.

*Handelsundersökningen*: Belgien, 149. — Italien, 197.

T. f. generalkonsulns i London yttrande, 98.

**Havre**, generalkonsulns yttrande, 168.

**Helsingfors**, generalkonsulns yttrande: Handeln, 25. — Sjöfarten, 24.

»*Het Buitenland*», Nederländerna, 125.

*Hudar och skinn*, export däraf, generalkonsulns i Hamburg yttrande, 60.

## I.

*Import*, se *Export, Handeln*.

*Industriella anläggningar för bearbetning af svenska varor*, generalkonsulns i Lübeck yttrande, 83.

*Industri- och handelskalender*, t. f. konsulns i Leith yttrande, 116.

*Inspektion å ångmaskiner*, Nederländerna, 130.

*Institut Supérieur de Commerce d'Anvers, Belgien*, 149.

*Inteckning i fartyg*: Finland, 21. — Storbritannien och Irland, 89. — Italien, 192.

Yttranden af: T. f. konsuln i Leith, 110. — Generalkonsuln i Genua, 203.

*Isbrytare*: Finland, 23.

**Italien**: Exportpremier, 198. — Frihamnar, 198. — Försäljning af fartyg, lagstiftning därom, 192. — Handelsflottan, 199. — Handelskammare, 194. — Handelsmuseer, 195. — Handelsskolor, 197. — Handelsstipendier, 196. — Inteckning i fartyg, 192. — Maskinbyggnadspremier, 189. — Seglationspremier, 187. — Sjöfarten, 187. — Skeppsbyggnadspremier, 189. — Subvention, 190. — Tullrestitution för fartygsmaterial, 189. — Understöds-kassor för sjöfolk, 191. — Upplagsmagasin, 198.

Generalkonsulns i Genua yttrande, se **Genua**.

Konsulns i Cagliari yttrande, se **Cagliari**.

T. f. konsulns i Livorno yttrande, se **Livorno**.

Konsulns i Messina yttrande, se **Messina**.

Konsulns i Neapel yttrande, se **Neapel**.

Konsulns i Venedig yttrande, se **Venedig**.

Vice konsulns i Milano yttrande, se **Milano**.

## J.

**Japan**: Handelsmuseum, 250. — Seglationspremier, 250. — Skeppsbyggnadspremier, 250. — Subvention, 249.

**Johannesburg**, t. f. konsulns yttrande: Export från Sverige, 244. — Förpackning, 244. — Konsignationsaffärer, 243. — Trävaror, export däraf, 243.

*Järn och stål*, export däraf, yttranden af: Konsuln i Baku, 42. — Generalkonsuln i Hamburg, 60. — Vice konsuln i Liverpool, 102. — Konsuln i Bilbao, 184.

*Järnmalm*, export och transport, yttranden af: Generalkonsuln i Hamburg, 59. — Generalkonsuln i Lübeck, 70, 77, 81. — T. f. konsuln i Leith, 113. — Generalkonsuln i Amsterdam, 133. — Konsuln i Bilbao, 182.

*Järnvägsanläggningar*: Ryssland, 30.

*Järnvägsfrakter, nedsatta för exportgods*: Finland, 23. — Ryssland, 30. — Tyskland, 55.

## K.

**Kanada**, konsulns i Quebec yttrande, se **Quebec**.

Vice konsulns i Montreal yttrande, se **Montreal**.

Vice konsulns i Toronto yttrande, se **Toronto**.

Vice konsulns i Winnipeg yttrande, se **Winnipeg**.

*Kanalaneläggningar*, Belgien, 158.

**Kapkolonien**, generalkonsulns i Kapstaden yttrande, se **Kapstaden**.

**Kapstaden**, generalkonsulns yttrande: Direkta förbindelser, 240. — Fraktfarten i syd-afrikanska farvatten, 240. — Handelsagenter, 239. — Handelsstipendiater, 240.

**Kina**: Export, 262. — Fördragshamnar, 253. — Import, 262. — Krediten, 259. — Metallvaror, 264. — Utrikes handeln, 253.

T. f. generalkonsulns i Shanghai yttrande, se **Shanghai**.

*Kolonialväsen*: Tyskland, 55. — Storbritannien och Irland, 92. — Belgien, 159.

*Kommersiella attachéer*: Storbritannien och Irland, 90, 93.

Yttranden af: Konsuln i Riga, 37. — Generalkonsuln i Hamburg, 67.

*Kommersiell information:* Storbritanien och Irland, 95.

*Kommissionslager:* konsulns i Baku yttrande, 43.

**Kongo:** Belgien, 159.

*Konsignationsaffärer:* t. f. konsulns i Johannesburg yttrande, 243.

**Konstantinopel,** ministerns yttrande: Direkta förbindelser, 217. — Handeln, 217. — Produktion efter konsumenternas fordringar, 217.

*Konsulatafgifterna:* Nederländerna, 129.

Yttranden af: T. f. generalkonsuln i Archangel, 39. — Vice konsuln i Liverpool, 100. — T. f. konsuln i Leith, 112. — T. f. generalkonsuln i Anwerpen, 161. — T. f. generalkonsuln i Barcelona, 179. — Konsuln i Messina, 213.

*Konsulatväsendet:* Storbritannien och Irland, 92, 93. — Nederländerna, 124. — Belgien, 153.

Yttranden af: Generalkonsuln i Hamburg, 67. — T. f. generalkonsuln i London, 98. — Vice konsuln i Liverpool, 105.

*Kontinuitet i afsättning:* t. f. konsulns i Leith yttrande, 115.

*Kreatur,* export däraf, generalkonsulns i Hamburg yttrande, 60.

*Krediten:* Kina, 259.

Yttranden af: Konsuln i Baku, 42. — Vice konsuln i Montreal, 276. — Generalkonsuln i Buenos Aires, 277.

*Kreditupplag:* Danmark, 47.

*Kustfarten,* Amerikas förenta stater, 279.

*Köpmannabildningen,* ministerns i Washington yttrande, 279.

*Kött,* export däraf, t. f. konsulns i Leith yttrande, 116.

## L.

*Lagskipningen,* t. f. generalkonsulns i London yttrande, 97.

**Leith,** t. f. konsulns yttrande: Afgift till svenska kyrkan i London, 111. — Befraktningssätt, 108. — Beräkningsgrunden för sjöfartsavgifterna, 111. — Centralorgan för handel och industri, 117. — Direkta förbindelser, 110. — Export från Sverige, 113, 116. — Fyr- och båkavgifter, 111. — Handelsagenter, 114. — Handelskammare, 117. — Handelsmuseum, 117. — Industri- och handelskalender, 116. — Inteckning i fartyg, 110. — Järnmalm, export däraf, 113. — Konsulatafgifter, 112. — Kontinuitet i afsättningen, 115. — Kött, export däraf, 116. — Produktion, 114. — Proflager, 117. — Sammanslutning inom rederirörelsen, 110. — Sjöfarten, 108. — Sjöfartsavgifter, 111. — Snabbare leverans, 115. — Subvention, 111. — Utländingars andel i svenska fartyg, 112.

*Leveransens påskyndande,* t. f. konsulns i Leith yttrande, 115.

**Liverpool,** vice konsulns yttrande: Direkta förbindelser, 100, 102. — Export från Sverige, 102. — Handelsagenter, 104. — Import till Sverige, 101. — Järn, export däraf, 102. — Konsulatafgifter, 100. — Konsulatväsendet, 105. — Lån af statsmedel, 103. — Mindre industrier, 103. — Premier för driftiga handelsagenter, 105. — Produktion i större skala, 103. — Produktionens afpassande efter smaken på afsättningsorten, 103. — Proflager, 106. — Sammanslutning inom rederirörelsen, 99. — Segelfartyg, 100. — Sjöfarten, 99. — Smör, export däraf, 102. — Språkundervisning, 107. — Studieresor, 107. — Trävaror, export däraf, 102. — Tullbeskattningen, 105. — Tändstickor, export däraf, 102. — Utställningar, 106.

**Livorno,** t. f. konsulns yttrande: Subvention, 204.

**London**, t. f. generalkonsulns yttrande: Direkta förbindelser, 98. — Export i svenska fartyg, 97. — Fartygspremier, 96. — Handelsagenter, 97. — Handelsstipendiater, 98. — Handelsundervisningen, 98. — Konsulerna och handeln, 98. — Lagskipningens långsamhet, 97. — Moderna ångfartyg, 96. — Proflager, 98. — Sammanslutning inom rederirörelsen, 96. — Sjöfarten, 95. — Sjöfartsafgifter, 97. — Skiljedomstolar, 97. — Subvention, 98. — Utländingars andel i svenska fartyg, 97.

**Lübeck**, generalkonsulns yttrande: Elbe-Travekanalen, 75. — Import till Sverige, 78. — Industriella anläggningar vid Lübeck för bearbetning af svenska varor, 83. — Järnmalm, 70, 77, 81. — Läktare, 70. — Mineralier, 77. — Mittellandkanalen, 81. — Moldau-Donaukanalen, 81. — Profleger, 83. — Reklamer, 85. — Sjöfarten, 67. — Sjöfolk, 73. — Självständiga svenska segelfartyg, 71. — Sten, 70, 77. — Stångjärn, 77. — Traveflodens fördjupning, 74. — Trävaror, 70, 78. — Undersökningar på afsättningsorten, 86. — Utsikterna till vidgad marknad för svenska varor, 77. — Vattenvägar, 81. — Ånga och segel, 71.

*Lån af statsmedel*: Finland, 23.

Vice konsulns i Liverpool yttrande, 103.

*Läktare*, yttranden af: Generalkonsuln i Hamburg, 56. — Generalkonsuln i Lübeck, 70.

## M.

**Marseille**, konsulns yttrande: Fraktfart på Medelhafvet, 171. — Handeln, 171. — Sjöfarten, 168. — Sjöfartsafgifter, 169.

*Maskinbyggnadspremier*: Italien, 189.

*Maskiner*, export däraf, yttranden af: T. f. generalkonsuln i Archangel, 41. — Konsuln i Bilbao, 184.

*Mellanhänder*, generalkonsulns i Hamburg yttrande, 62.

**Messina**, konsulns yttrande: Fraktfarten på Medelhafvet, 213. — Konsulatafgifterna, 213. — Subvention, 213.

*Metalvaror*, import till Kina, 264.

**Milano**, vice konsulns yttrande: Handelskammare, 210. — Handelsmuseer, 210.

*Mineralier*, export däraf: Generalkonsulns i Lübeck yttrande, 77.

*Mittellandkanalen*: Tyskland, 81.

*Moldau-Donaukanalen*: Tyskland, 81.

**Montreal**, vice konsulns yttrande: Handeln, 275. — Handelsagenter, 275. — Krediten, 276. — Sjöfarten, 274.

*Mätbref*, internationellt gällande, generalkonsulns i Genua yttrande, 209.

*Mönsterlager*, generalkonsulns i Hamburg yttrande, 63.

## N.

**Neapel**, konsulns yttrande: Direkta förbindelser, 205. — Produktion, 212.

**Nederländerna**: »Bedrjfsbelasting», 131. — Befäl å handelsflottan, 131. — Fyr-, ton- och båkpenningar, 130. — »Handelmaatschappij», 121. — Handeln, 123. — Handelstraktater, 126. — »Het Buitenland», 125. — Inspektion å ångmaskiner, 130. — Konsulatafgifter, 129. — Konsulatväsendet, 124. — Sjöfarten, 121. — Skatt å rederirörelse, 131. — Subvention, 128. — Vattenkommunikationer, 126.

Generalkonsulns i Amsterdam yttrande, se **Amsterdam**.

*Nederländernas transmarina exporthandel och staten*, uttalande af en nederländsk köpman, 136.

**Newyork**, t. f. konsulns yttrande: Direkta förbindelser, 281. — Handeln, 283. — Sjöfarten, 281. — Subvention, 281.

*Näringsnans hojande*, generalkonsulns i Hamburg yttrande, 64.

## P.

**Peru**, generalkonsulns i Rio de Janeiro yttrande, 309.

*Premier för driftiga handelsagenter*, vice konsulns i Liverpool yttrande, 105.

*Prisbillighet*, generalkonsulns i Genua yttrande, 210.

*Privilegier för viss fraktfart: Spanien*, 176.

*Produktion och produktionskostnad*, yttranden af: Generalkonsuln i S:t Petersburg, 31. — Vice konsuln i Liverpool, 103. — T. f. konsuln i Leith, 114. — T. f. generalkonsuln i Antwerpen, 162. — Konsuln i Neapel, 212. — Ministern i Konstantinopel, 217.

*Proflager*, yttranden af: Generalkonsuln i Lübeck, 83. — T. f. generalkonsuln i London, 98. — Vice konsuln i Liverpool, 106. — T. f. konsuln i Leith, 117.

Se vidare *Handelsmuseer*.

*Publikationer: Storbritannien och Irland*, 93.

## Q.

**Quebec**, konsulns yttrande: Agenturer, 273. — Direkta förbindelser, 273.

## R.

*Reklamer*, generalkonsulns i Lübeck yttrande, 85.

**Riga**, konsulns yttrande: Handeln, 34. — Handelsagenter, 37. — Handelsstipendier, 37. — Kommersiella attachéer, 37. — Sjöfarten, 32.

**Rio de Janeiro**, generalkonsulns yttrande: Direkta förbindelser, 290. — Fraktfart på brasilianska hamnar, 290. — Handelsagenter, 291. — Handelsflottan, 289. — Sjöfartsafgifter, 291.

Generalkonsulns i Rio de Janeiro yttrande rörande Argentina, Uruguay, Chile, Peru, Ecuador, Columbia och Venezuela, se namnen å resp. länder.

**Ryssland**: Handeln, 30. — Järnvägsanläggningar, 30. — Nedsatta järnvägsfrakter, 30. — Sjöfarten, 29. — Tullfrihet för fartyg och fartygsmateriel, 29.

Generalkonsulns i S:t Petersburg yttrande, se **S:t Petersburg**.

T. f. generalkonsulns i Archangel yttrande, se **Archangel**.

Konsulns i Baku yttrande, se **Baku**.

Konsulns i Riga yttrande, se **Riga**.

## S.

*Sammanstutning inom rederirörelsen*, yttranden af: T. f. generalkonsuln i Archangel, 40. — T. f. generalkonsuln i London, 96. — Vice konsuln i Liverpool, 99. — T. f. konsuln i Leith, 109.

**Santander**, t. f. vice konsulns yttrande, 181, 182.

*Seglationspremier*, se *Sjöfartspremier*.

**Shanghai**, t. f. generalkonsulns yttrande: Fraktfart på de ostasiatiska farvattnen, 268. — Subvention, 267.

*Sjöfarten*: Finland, 21. — Ryssland, 29. — Danmark, 47. — Tyskland, 51. — Storbritannien och Irland, 89. — Nederländerna, 121. — Belgien, 146. — Frankrike, 165. — Spanien, 175. — Italien, 187. — Japan, 249. — Amerikas förenta stater, 279.

Yttranden af: Generalkonsuln i Helsingfors, 24. — Generalkonsuln i S:t Petersburg, 31. — Konsuln i Riga, 32. — T. f. generalkonsuln i Archangel, 38. — Generalkonsuln i Hamburg, 55. — Generalkonsuln i Lübeck, 67. — T. f. generalkonsuln i London, 95. — Vice konsuln i Liverpool, 99. — T. f. konsuln i Leith, 108. — Generalkonsuln i Amsterdam, 133. — T. f. generalkonsuln i Antwerpen, 161. — Generalkonsuln i Havre, 168. — Konsuln i Marseille, 168. — T. f. generalkonsuln i Barcelona, 178. — Konsuln i Bilbao, 180. — Generalkonsuln i Genua, 203. — Konsuln i Messina, 212. — Ministern i Konstantinopel, 217. — Konsuln i Smyrna, 218. — Generalkonsuln i Alexandria, 223. — Konsuln i Tunis, 227. — Konsuln i Alger, 234. — Generalkonsuln i Kapstaden, 240. — T. f. generalkonsuln i Johannesburg, 243. — T. f. generalkonsuln i Shanghai, 267. — Konsuln i Quebec, 273. — Vice konsuln i Montreal, 274. — Vice konsuln i Toronto, 276. — Vice konsuln i Winnipeg, 276. — Ministern i Washington, 280. — T. f. konsuln i Newyork, 281. — Generalkonsuln i Rio de Janeiro, 290, 304, 309. — Generalkonsuln i Buenos Aires, 295.

*Sjöfartsafgifter*, yttranden af: T. f. generalkonsuln i London, 97. — T. f. konsuln i Leith, 111. — Konsuln i Marseille, 169. — Generalkonsuln i Rio de Janeiro, 291.

Se vidare *Fyr- och båkafter*, *Hammungälder*, *Konsulatafgifter*, *Svenska kyrkan i London*.

*Sjöfartsförbindelser*, se *Direkta förbindelser*, *Sjöfarten*.

*Sjöfartsinspektör*, Finland, 21.

*Sjöfartslagstiftningen*, Storbritannien och Irland, 90.

*Sjöfartspremier*: Frankrike, 166. — Italien, 187. — Japan, 250. — Amerikas förenta stater, 279.

Se vidare *Fartygspremier*.

*Sjöfolk*, yttranden af: Generalkonsuln i Hamburg 55. — Generalkonsuln i Lübeck, 73.

*Sjövärdiga fartygs användande*: Finland, 21.

Generalkonsulns i Lübeck yttrande, 71.

*Skatt på rederirörelse*: Nederländerna, 131.

*Skeppsbyggeri*: Belgien, 148.

Generalkonsulns i Hamburg yttrande, 56.

*Skeppsbyggnadspremier*: Frankrike, 166. — Italien, 189. — Japan, 250.

Se vidare *Maskinbyggnadspremier*.

*Skiljedomstolar*, t. f. generalkonsulns i London yttrande, 97.

**Smyrna**, konsulns yttrande: Direkta förbindelser, 218. — Fraktfart på Medelhafvet, 218. — Handeln mellan Sverige och asiatiska Turkiet, 219.

*Smör*, export däraf, vice konsulns i Liverpool yttrande, 102.

**Spanien**: Handelskammare, 177. — Handelsstipendier, 178. — Privilegerad fraktfart, 176. — *Sjöfarten*, 175. — *Skeppsbyggnadspremier*, 175. — Subvention, 176. — Tull å fartyg, 176. — Tullrestitution för fartygsmateriel, 175.

T. f. generalkonsulns i Barcelona yttrande, se **Barcelona**.



Konsulns i Bilbao yttrande, se **Bilbao**.

Vice konsulns i Gijon yttrande, se **Gijon**.

T. f. vice konsulns i Santander yttrande, se **Santander**.

*Språkundervisning*, vice konsulns i Liverpool yttrande, 107.

*Sten*, export däraf, yttranden af: Generalkonsuln i Hamburg, 60. — Generalkonsuln i Lübeck, 70, 77.

**Storbritannien och Irland**: Handelskamrar, 93. — Handelstraktater, 92. — In-teckning i fartyg, 89. — Kolonier, 92. — Kommersiella attachéer, 90, 93. — Kommersiell information, 95. — Konsulatväsendet, 93. — Konsulerna och handeln, 92. — Publikationer, 93. — Sjöfarten, 89. — Sjöfartslagstiftningen, 90. — Skeppsbyggnadspremier, 90. — Subvention, 89.

T. f. generalkonsulns i London yttrande, se **London**.

T. f. konsulns i Leith yttrande, se **Leith**.

Vice konsulns i Liverpool yttrande, se **Liverpool**.

**St Petersburg**, generalkonsulns yttrande: Annonser, 31. — Handelsagenter, 31. — Produktionskostnader, 31.

*Studieresor*, vice konsulns i Liverpool yttrande, 107.

*Stångjärn*, export däraf, generalkonsulns i Lübeck yttrande, 77.

*Subventioner*: Finland, 22. — Danmark, 47. — Tyskland, 55. — Storbritannien och Irland, 89. — Nederländerna, 128. — Frankrike, 167. — Spanien, 176. — Italien, 190. — Japan, 249. — Amerikas förenta stater, 279.

Yttranden af: T. f. generalkonsuln i London, 98. — T. f. konsuln i Leith, 111. — Generalkonsuln i Havre, 168. — T. f. generalkonsuln i Barcelona, 179. — Generalkonsuln i Genua, 204. — Konsuln i Livoruo, 204. — Konsuln i Cagliari, 205. — Konsuln i Venedig, 205. — Konsuln i Messina, 213. — T. f. generalkonsuln i Shanghai, 267. — Ministern i Washington, 280. — T. f. konsuln i Newyork, 281. — Generalkonsuln i Buenos Aires, 300.

*Svenska kyrkan i London*, afgift till densamma, t. f. konsulns i Leith yttrande, 111.

**Sydafrikanska republiken**: T. f. konsulns i Johannesburg yttrande, se **Johannesburg**.

## T.

*Tilläggsavgift å vissa importvaror*, Frankrike, 167.

**Toronto**, vice konsulns yttrande: Direkta förbindelser, 276.

*Traveflodens fördjupning*, generalkonsulns i Lübeck yttrande, 74.

*Trämassa*, export däraf, konsulns i Bilbao yttrande, 183.

*Trävaror*, export däraf, yttranden af: Generalkonsuln i Hamburg, 59. — Generalkonsuln i Lübeck, 70, 78. — Vice konsuln i Liverpool, 102. — Konsuln i Bilbao, 180, 183. — T. f. vice konsuln i Santander, 181. — T. f. generalkonsuln i Johannesburg, 243.

*Tullförbund mellan Sverige och Norge*, generalkonsulns i Hamburg yttrande, 63.

*Tullrestitution för fartygsmateriel*: Spanien, 175. — Italien, 189.

*Tulltaxebestämmelser*: Finland, 24. — Ryssland, 29. — Spanien, 176.

Yttranden af: Vice konsuln i Liverpool, 105. — Generalkonsuln i Genua 212. — Konsuln i Cagliari, 212.

**Tunis**, konsulns yttrande: Befraktningagentur, 227. — Fraktfarten på Medelhafvet, 228. — Handeln mellan Sverige och Tunisien, 228. — Sjöfarten på Tunisien, 227.

**Turkiet**, se **Konstantinopel** och **Smyrna**.

**Tyskland:** Emigration, 55. — Exportföreningar, 54. — Exportpremier, 55. — Handeln, 51. — Handelsagenter, 54. — Kolonialväsen, 55. — Nedsatta järnvägsfrakter, 55. — Sjöfarten, 51. — Subvention, 55. — Tysklands ekonomiska utveckling, 51. — Undersökningskommission, 54.

Generalkonsulns i Hamburg yttrande, se **Hamburg**.

Generalkonsulns i Lübeck yttrande, se **Lübeck**.

*Tändstickor*, export däraf, vice konsulns i Liverpool yttrande, 102.

## U.

*Understödkassor för sjöfolk:* Italien, 191.

Generalkonsulns i Genua yttrande, 209.

*Undersökningar på afsättningsorten*, yttranden af: Generalkonsuln i Lübeck, 86. — Generalkonsuln i Genua, 210.

*Undersökningskommission*, Tyskland, 54.

*Undervisningsväsendet*, generalkonsulns i Hamburg yttrande, 65.

*Upplagsmagasin*, Italien, 198.

**Uruguay**, generalkonsulns i Rio de Janeiro yttrande, 309.

*Utländingars andel i svenska fartyg*, yttranden af: T. f. konsuln i Leith, 112. — T. f. generalkonsuln i London, 97.

*Utställningar*, vice konsulns i Liverpool yttrande, 106.

## V.

*Vattenkommunikationer:* Nederländerna, 126.

Generalkonsulns i Lübeck yttrande, 81.

**Venedig**, konsulns yttrande: Subvention, 205.

**Venezuela**, generalkonsulns i Rio de Janeiro yttrande, 310.

## W.

**Washington**, ministerns yttrande: Handeln mellan Sverige och Förenta Staterna, 280. — Handelsstipendier, 279. — Köpmannabildningen, 279. — Subvention, 280.

**Winnipeg**, vice konsulns yttrande: Fraktfart för svenska fartyg, 276.

## Å.

*Ångfartygsimport*, konsulns i Baku yttrande, 41.

*Ång- och segelfartyg*, generalkonsulns i Lübeck yttrande, 71.