

gegen 71 364 kg im Jahre 1905, 59 292 kg im Jahre 1904, 70 334 kg im Jahre 1903, 71 171 kg im Jahre 1902, 72 207 kg im Jahre 1901, 77 699 kg im Jahre 1900, 72 908 kg im Jahre 1899, 35 559 kg im Jahre 1898, 71 733 kg im Jahre 1897 und 53 408 kg im Jahre 1896.

Der Vorrat am 2. August d. Jz. betrug ungefähr 105 000 kg gegen 86 500 kg im Jahre 1905, 104 500 kg im Jahre 1904, 132 000 kg im Jahre 1903, 135 725 kg im Jahre 1902, 127 000 kg im Jahre 1901, 95 000 kg im Jahre 1900, 102 000 kg im Jahre 1899, 79 200 kg im Jahre 1898, 70 000 kg im Jahre 1897, 57 000 kg im Jahre 1896 und 144 000 kg im Jahre 1895; der nächste Vierteljahrsverkauf ist auf den 30. Oktober d. Jz. festgesetzt worden.

Die für Kongo-Eisenbein gepaßten Preise stellen sich, wie folgt:

Gesunde Bähne und solche mit kleinen Fehlern . . . 35 bis 61 Fr. pro kg, Mehr oder weniger dieselle

Bähne . . . . . 35 „ 45 „ „ „ „  
Defekte Bähne . . . . . 34 1/4 „ 42 3/4 „ „ „ „  
Sehr defekte Bähne . . . . . 17 1/4 „ 40 1/2 „ „ „ „

Angola, Gabun, Kamerun und Ambrize wurden bezahlt mit 35 1/4 bis 38 3/4 Fr. für gesunde Bähne und solche mit kleinen Fehlern, mit 32 3/4 bis 39 Fr. für mehr oder weniger defekte Bähne und mit 33 3/4 bis 39 1/4 Fr. für defekte Bähne.

Gesunde Oberhäute standen im Preise von 34 3/4 bis 36 Fr., dgl. defekte im Preise von 31 1/2 bis 35 Fr. pro Kilogramm.

(Nach dem Avis des courtiers N. & G. Wellcart von 2. August d. Jz.)

Vermendung der indischen „Madras-Zute“, „Aloefajer“ und des „Sisalhanfes“.

Ein im Handel unter dem Namen „Madras-Zute“ bekanntes Erzeugnis des Madras-Distriktes dürfte die weitere Aufmerksamkeit der deutschen Fabrikanten von Zuteprodukten verdienen.

Diese sogenannte „Madras-Zute“, welche in den nördlichen Distrikten der Madras-Präsidentschaft angebaut wird, darf nicht mit der Zute, welche vorzugsweise in Bengalen kultiviert wird, verwechselt werden. Sie gehört zwar auch zu der Hibiscus-Familie, ist aber der bengalischen Pflanze bei weitem nicht in Faser ebenbürtig. Man gebraucht sie daher nur als Zusatz zu der letzteren, um den Preis dieser in teuren Zeiten, wie in der verflochtenen Saison und noch gegenwärtig, bei gewissen Zutefabrikaten ein wenig zu mindern. Die Madras-Faser wurde im vergangenen Jahre durchschnittlich zu 10 bis 12 Rs. quotiert, welcher Preis sich mit der augenblicklichen Quotierung für Bengale-Zute (60 bis 60,5 Rs.) sehr günstig vergleicht. Verschiedene Fabrikanten in Dundee sowie auf dem Kontinent haben daher auch

schon diese billigere Zute als Zusatz bei der Herstellung gewisser Qualitäten von Gezeben aufgenommen, und ihr Gebrauch dürfte, je mehr diese Faser bekannt wird, zunehmen. Besonders scheint man in Dundee diese Faser als Beimischung für Qualitäten, welche von Rußland gekauft werden, zu verwenden. Von der im Jahre 1905/06 vom Madras-Distrikt ausgeführten Quantität von 244 390 cwts. nahm Großbritannien 211 161 cwts., während Deutschland sich mit 31 991 cwts. begnügte. Der Grund für diese geringe Ausfuhr nach Deutschland dürfte wohl besonders darin liegen, daß den deutschen Fabrikanten die Faser noch nicht zur Genüge bekannt ist. Daß dieselbe aber immer mehr aufgenommen wird, beweist die folgende Ausfuhrabelle der letzten Jahre:

	cwts.	Rs.
1901—02 . . . . .	36 416	216 716
1902—03 . . . . .	64 787	436 687
1903—04 . . . . .	81 279	569 775
1904—05 . . . . .	177 796	1 395 155
1905—06 . . . . .	244 390	2 601 406

Die Hauptverfrachtungsorte sind Calingapatam, Vintipatam und Cocanaba, von welchen sie gewöhnlich in Eingeborenenjahren nach Madras gebracht wird, um von dort nach Europa verschifft zu werden.

Wettere Fasern, welche ebenfalls in der Präsidentschaft von Madras gewonnen werden und mehr die Beachtung der deutschen Fabrikanten verdienen, sind die Aloefajer und der Sisalhanf. Von ersterer wurden im letzten Jahr 37 601 cwts. im Werte von 488 350 Rs. und von letzterer 3411 cwts. im Werte von 36 905 Rs. nach Großbritannien verschifft. Ein offizieller Bericht fügt diesen Zahlen die Bemerkung hinzu, daß diesen Fasern ein bei weitem größerer Markt offen stehen würde, wenn für die Reinigung und Zubereitung, besonders für die Aloefajer, bessere Maschinen nach Indien eingeführt und in Anwendung gebracht würden. Dieser letzte Punkt dürfte für die Maschinenindustrie Interesse haben.

Muster von Aloefajer können den Fabrikanten, welche Verjuche anzustellen beabsichtigen, gegen Vergütung der Portoauslagen und dergleichen von dem Handelsattaché vorstänbigen bei dem Kaiserlichen Generalkonsulat in Kalkutta zur Verfügung gestellt werden. Das gleiche gilt für Muster von „Madras-Zute“. (Bericht des Handelsattachés vorstänbigen bei dem Kaiserlichen Generalkonsulat in Kalkutta.)

### Literatur.

Der Krieg in Südwestafrika und seine Bedeutung für die Entwicklung der Kolonie. Vortrag, gehalten in 35 deutschen Städten von Hauptmann Bayer vom Großen Generalstabe, früher im Generalstabe der Schutztruppe für Südwestafrika. Mit einem Vollsbild, 33 Abbildungen und 2 Karten im Text. Verlag von Friedrich Engelmann, Leipzig 1906. Preis 60 Pf.



Zweifellos eine der schönsten Publikationen unter der großen Zahl, die die Anruher in Südwestafrika gesehtigt haben. Die Frische und Anschaulichkeit des Vortrags hat durch die Drucklegung nicht gelitten. Im Gegenteil, die zahlreichen in den Text eingestreuten Photographien, die durchweg Szenen darstellen, die in den Vortrag verwoben sind, geben der Abhandlung eine ganz besondere Lebendigkeit. Handelt es sich doch um Amateurphotographien, die der Umgebung des Augenblicks ihr Entstehen ver-

danken, und die sämtlich während des Krieges aufgenommen sind. Erhebend wirkt die klare, objektive Schilderung der unerksütterlichen, alle Strapazen und Gefahren siegreich überwindenden Energie und Ausdauer unserer braven Schutztruppen. Dem Werkchen ist eine recht weite Verbreitung, namentlich in den breiten Schichten des Volkes zu wünschen. Es kann nur auffärend und die koloniale Sache fördernd wirken.

### Verkehrs-Nachrichten.

Am 18. August d. J. ist in Dillmarongo und am 22. August d. J. in Aris in Deutsch-Südwestafrika eine Reichs-Telegraphenanstalt für den internationalen Verkehr eröffnet worden.

Die Wortorte für Telegramme nach Dillmarongo sowohl wie nach Aris ist dieselbe wie für Telegramme nach Windhuk und den übrigen Anhalten des Schutzgebietes. Sie beträgt zur Zeit 2 Mk. 75 Pf.

Eine britische Afrika-Linie ist eröffnet; vorige Woche hat sie ihren regelmäßigen Dienst an der Ostküste von Südafrika über den Suezkanal begonnen. Die Fahrten sind vierwöchentlich. Die Schiffe fahren von Widdlesbrough und London über Port Said, Suez, Mombassa und Jangbar und nehmen Güter an für die Häfen im Roten Meer. Mit allen diesen Häfen wird ein ansehnlicher Verkehr erwartet. Der Dampfer „Langdale“ (3930 Tonnen) hat vorige Woche die Fahrten eröffnet; der „Abderdale“ (4241 Tonnen) folgt nächsten Monat.

#### Postdampfschiffverbindungen nach den deutschen Schutzgebieten für den Monat September 1906.

Nach	Die Abfahrt erfolgt		Ausföhrungshafen. Dauer der Überfahrt	Briefe müssen aus Berlin spätestens abgelandt werden am:	
	vom Ein- schiffungshafen	am:			
<b>1. Deutsch-Nen-Guinea.</b>	Neapel (deutsche Schiffe)	18. Sept. 11. Okt.	Friedrich-Wilhelms- hafen 43 Tage	11. 21. Sept. 9. Okt. 10 <sup>00</sup> abds.	
	Brindisi (englische Schiffe)	23. Sept.	Simpsonhafen 45 Tage Simpsonhafen 42 Tage Friedrich-Wilhelms- hafen 46 Tage		
<b>2. Deutsch-Safrika.</b>	Genua (deutsche Schiffe)	17. Sept.	Mombasa @ 21 Tage	15. 27. 29. Sept. 10 <sup>00</sup> abds. 8. jeb. Mts. 9 <sup>00</sup> abds. 28. Sept. 10 <sup>00</sup> abds. 15. 29. Sept. 10 <sup>00</sup> abds. 15. 27. 29. Sept. 10 <sup>00</sup> abds. 8. jeb. Mts. 10 <sup>07</sup> abds. 28. Sept. 10 <sup>00</sup> abds.	
	a) nach Buloba, Muansa und Schirati . . . . .	Neapel (deutsche Schiffe)	3. Sept. 1. Okt.		Mombasa @ 16 Tage
	o Von Mombasa Weiter- führung mit der Uganda- bahn und von der Endstation zu Schiff nach den Bestim- mungsorten.	Brindisi (österreich. Schiffe)	30. jebes Monats		Mombasa @ 15 Tage
		Marfeille (österreich. Schiffe)	10. jebes Monats		Mombasa @ 17 Tage
		† Brindisi (engl. Schiffe)	30. Sept.		Mombasa @ 20 Tage
	b) nach Tanga (einschl. Mwanzi, Kuscha, Korogwe, Mwanba, Wafisi, Mafaha, Pangani, Mugiri und Witzheimstal)	Neapel (deutsche Schiffe)	3. Sept. 1. Okt.		Tanga 17 Tage
		Genua (deutsche Schiffe)	17. Sept.		Tanga 22 Tage
		Neapel (deutsche Schiffe)	3. Sept. 1. Okt.		Daresalam 17 Tage
		Genua (deutsche Schiffe)	17. Sept.		Daresalam 23 Tage
		Brindisi (österreich. Schiffe)	30. jebes Monats		Jangibar 15 Tage (nach Daresalam weiter mit nächster Gelegenheit)
c) nach Deutsch-Safrika . . (auschl. der unter a und b genannten Postorte)	Marfeille	10. jebes Monats	Jangibar 18 Tage (von Jangibar unmittelbar Weiterführung nach Dar- esalam durch Gouvernements- dampfer in 6 Stunden)		
	† Brindisi (englische Schiffe)	30. Sept.	Jangibar 22 Tage nach Daresalam weiter mit nächster Gelegenheit		

