

oder Balmos behaupteten, welcher Preis etwa 85 bis 95 Mk. eif deutschen, britischen oder nord-amerikanischen Häfen gleichsteht.

Korkschrot wurde sehr wenig fabriziert; es gelangten nur 344 dz zur Ausfuhr nach Frankreich, während der Verbleib der Produktion in Spanien selbst zur Verpackung von Früchten Verwendung fand.

Korkeichen-Verberlohe. Die Ausfuhr belief sich auf 9101 dz und richtete sich hauptsächlich nach Italien.

(Bericht des Kaiserl. Vizekonsulats in San Petin de Guirrols.)

Erhöhung des Ausfuhrzolls für Gummi in der westlichen Zone des konventionellen Kongobedens.

Laut Notenwechsels zwischen den Bevollmächtigten der portugiesischen und der französischen sowie der Regierung des unabhängigen Kongostaats ist der gemäß Artikel 2 des Lissaboner Protokolls vom 8. April 1892 in der westlichen Zone des konventionellen Kongobedens für Gummi zu erhebende 10prozentige Ausfuhrzoll vom 2. Juli d. Js. ab unter Zugrundelegung eines Wertes von 6 Franken, anstatt wie bisher von 4 Franken, für das Kilogramm zu berechnen.

(Diario do Governo.)

Verchiedene Mitteilungen.

Deutschlands Ein- und Ausfuhr einiger wichtiger Waren in der Zeit vom 21. bis 31. Juli und im Monat Juli 1907.

Warengattung	Einfuhr		Ausfuhr	
	21.—31. Juli	im Spezialhandel Monat Juli Menge in dz	21.—31. Juli	Monat Juli
Baumwolle	120 908	354 572	13 358	49 183
Flachs, gebrochen, geschwungen usw.	8 987	31 725	270	2 253
Hanf, gebrochen, geschwungen usw.	9 908	38 404	7 138	13 130
Jute und Jutewerg*)	27 726	86 003	338	7 492
Merinowolle im Schweiß	9 602	21 298	557	962
Kreuzzuchtwolle im Schweiß	26 270	69 139	400	2 283
Eijenerze	3 300 280	8 354 096	713 050	2 872 022
Steinkohlen	4 709 736	14 330 542	6 234 633	16 678 935
Braunkohlen	3 300 899	8 368 558	5 817	16 317
Erdöl, gereinigt	183 301	675 369	206	468
Chilesalpeter	336 595	4 433 337	19 274	199 120
Kobalt	157 174	460 361	101 604	263 308
Kupfer	53 977	137 634	3 747	6 656

Desgleichen vom 1. bis 10. August 1907.

Warengattung	Einfuhr		Ausfuhr	
	im Spezialhandel Menge in dz			
Baumwolle	88 437		18 564	
Flachs, gebrochen, geschwungen usw.	7 649		946	
Hanf, gebrochen, geschwungen usw.	24 932		2 828	
Jute und Jutewerg	39 780		1 014	
Merinowolle im Schweiß	4 068		546	
Kreuzzuchtwolle im Schweiß	19 514		429	
Eijenerze	2 938 334		737 658	
Steinkohlen	4 982 730		6 186 852	
Braunkohlen	2 475 226		11 138	
Erdöl, gereinigt	130 241		231	
Chilesalpeter	29 507		4 864	
Kobalt	143 110		50 986	
Kupfer	46 914		3 993	

(Nach einer im Deutschen Reichsanzeiger veröffentlichten Zusammenstellung des Statistischen Amts.)

*) Außerdem Durchfuhr im Monat Juli 44 100 dz.



**Deutschlands Import von Baumwollsaat-
produkten.*)**

Wie der Generalkonful der Vereinigten Staaten in Berlin am 11. April 1907 berichtet, müssen in Deutschland, trotzdem es einer der größten Ölproduzenten in Europa ist, zur Befriedigung der heimischen Konsumtion, zu Nahrungs-, industriellen und landwirtschaftlichen Zwecken jährlich Ölsuchen und Mehl eingeführt werden. Nach den amerikanischen Statistiken war im Jahre 1906 Deutschland Americas größter Abnehmer für Ölsuchen und Ölsuchenmehl, und zwar im Werte von 568 155 \$, während es beim Import von Baumwollsaatöl von Amerika an dritter Stelle rangiert, und zwar mit 1 444 905 \$; die Niederlande und Frankreich rangieren an erster und zweiter Stelle. Es gibt keine Statistiken über den Verbrauch von Baumwollsaatöl, Baumwollsaatsuchen und Baumwollsaatmehl. Indessen importierte Deutschland 1905 12 334 Tons Baumwollsaat, 58 564 Tons Baumwollsaatöl und 583 107 Tons Ölsuchen und Mehl verschiedener Art, wobei Baumwollsaatsuchen und Mehl nicht besonders genannt werden. Der Export von Baumwollsaat und Baumwollsaatöl ist ganz unbedeutend, während von verschiedenen Arten von Ölsuchen und Mehl einschließlich Baumwollsaatsuchen und Mehl 180 439 Tons exportiert werden. Die Quantität und den Wert von Baumwollsaatöl, das nach Deutschland in Barrels während der letzten drei Jahre importiert worden ist, sowie den Anteil, welchen die Vereinigten Staaten an diesem Handel haben, zeigt die folgende Tabelle:

Aus diesen Zahlen ergibt sich, daß die Vereinigten Staaten 80 vH. des gesamten importierten Baumwollsaatöls nach Deutschland liefern. An zweiter Stelle rangiert Großbritannien und an dritter Stelle, aber in gewissem Abstand, China.

Die Preise für Baumwollsaatöl stellten sich in Hamburg, wie folgt:

	pro 100 kg
für weißes amerikanisches Öl	13,57 bis 13,68 \$
" gelbes	13,23 " 13,45 "
" englisches Öl	12,61 " 12,85 "

Diese Preise verstehen sich ab Lagerhaus ohne Zoll mit einem Diskont von 1 vH. bei sofortiger Zahlung.

Der deutsche Schiffsverkehr in Schanghai 1906.

Es haben im Jahre 1906 in Schanghai 1094 Klarierungen deutscher Schiffe mit einem Gesamttraumgehalt von 1 867 626 Registertons gegen 1231 Klarierungen mit einem Raumgehalt von 1 928 084 Registertons im Jahre 1905 und 988 Klarierungen mit einem Raumgehalt von 1 614 027 Registertons im Jahre 1904 stattgefunden.

Die Anzahl der Klarierungen der deutschen Schifffahrt weist sonach gegenüber dem Jahre 1905 eine Abnahme um 137 und der Gesamttraumgehalt einen Anstieg von 60 458 Registertons auf.

Die Abnahme, die die deutsche Schifffahrt während des verfloßenen Jahres erfahren hat, ist vor allem darauf zurückzuführen, daß eine Anzahl von kleineren, verschiedenen Reedereien gehörigen

A r t	1904		1905		1906
	Quantität	Wert	Quantität	Wert	
	Tons	Dollars	Tons	Dollars	
Rein	20 963	1 811 180	29 318	2 121 770	31 413
Denaturiert	18 670	1 438 472	29 246	1 986 824	25 175
Zusammen	39 633	3 249 652	58 564	4 108 594	56 588
Von den Vereinigten Staaten:					
Rein	20 396	1 762 092	29 019	2 100 273	—
Denaturiert	11 424	918 264	22 330	1 529 941	—
Zusammen	31 820	2 680 356	51 349	3 630 214	46 564

*) Nach einem Spezialmonatsbericht des Department of Commerce and Labor in Washington.



Dampfern, die während des Jahres 1905 vor und nach dem Friedensschluß Proviant und vor allem Kohlen nach den russischen Häfen gebracht haben, im Berichtsjahre aus Mangel an Fracht wieder zurückgezogen worden sind. Sodann sind die vier dem Norddeutschen Lloyd gehörigen Dampfer „Gera“, „Erave“, „Wittekind“ und „Stuttgart“, die im Jahre 1905 die russischen Militärtransporte heimbeförderten, im Berichtsjahre in Fortfall gekommen.

Der Norddeutsche Lloyd hatte im Berichtsjahr zwei weitere Dampfer, „Hülow“ und „Prinz Ludwig“, eingestellt und die Hamburg—Amerika-Linie zwei weitere Dampfer mit Einrichtung für eine beschränkte Zahl von Passagieren, „Habsburg“ und „Hohenstaufen“.

Der Personenverkehr nach Ostasien und Japan wie auch nach Europa hatte im verfloffenen Jahre im allgemeinen nachgelassen. Dies ist vor allem auf die im Laufe des Jahres erfolgte Wiedereröffnung der russisch-sibirischen Bahn zurückzuführen.

Auch der Frachtverkehr war ungünstiger als der des Vorjahres. Neben einer allgemeinen Depression des Handels ist der Grund hierfür in der unerwarteten Erhöhung der Silberaluta zu suchen, welche dem Exporteur das Geschäft sehr erschwerte. Der Yangtseverkehr hat sich im verfloffenen Jahre noch weit ungünstiger gestaltet, als es im Jahre 1905 der Fall war. Das Geschäft ist schlechter, die Tonnage aber größer geworden. Demgemäß sind die Frachttäge im Berichtsjahre noch weiter gedrückt worden.

Während die Fracht von Hankau nach Schanghai für Bohnen, Reis, Weizen vor etwa zwei Jahren 17 Candarins (1 Candarin = $3\frac{1}{4}$ Pf.) für das Pifal betrug, war sie im Jahre 1906 auf $11\frac{1}{2}$ Candarin gesunken. Die Fracht für Sesamsaat ist in den letzten zwei Jahren von 19 Candarins für das Pifal auf 13 Candarin gefallen. Die Frachten von Hankau nach Schanghai für ausländische Güter, die vor einigen Jahren 2,30 Taels (1 Tael etwa 3,20 Mk.) für die Tonne betragen, sind jetzt etwa drei Jahren auf 1,80 Taels für die Tonne gesunken.

Die Frachten für chinesische Waren von Schanghai nach Hankau sind in den letzten Jahren ebenfalls merklich zurückgegangen, da jede neue Kompagnie versuchte, durch Ermäßigung festen Fuß zu fassen, und dadurch die Frachten drückte.

Die Raten von Schanghai nach Hankau für ausländische Güter sind zwar nominell auf 2,60 Taels für die Tonne geblieben, jedoch werden meist besondere Abkommen getroffen und dadurch die Sätze geringer.

Ebenso sind die Fahrpreise für chinesische Passagiere in den letzten Jahren ganz bedeutend gesunken. Für die dritte Klasse war der Fahrpreis nach Hankau und umgekehrt im Jahre 1906 auf 1,60 \$ (1 mexif. Dollar = 2,20 Mk.) heruntergegangen, während er im Jahre 1901 5,40 und im Jahre 1904 noch 2,40 \$ betrug. Welchen Ausfall dies bedeutet, zeigt sich, wenn man berücksichtigt, daß die deutschen Dampfer z. B. außer für etwa 12 Europäer Passagiereinrichtung für etwa 12 Chinesen in der ersten Klasse, für etwa 24 in der zweiten, für etwa 200 in der dritten haben.

Von deutschen Schiffen unterhielten die drei dem Norddeutschen Lloyd gehörigen Dampfer „Mei Shun“, „Mei lee“, „Mei dah“ und die beiden Dampfer der Hamburg—Amerika-Linie „Sui an“ und „Sui tai“ eine regelmäßige Verbindung zwischen Schanghai und Hankau. Die beiden letzteren Dampfer wurden jedoch Mitte November an die Hongkong, Canton and Macao Steamboat Company verkauft.

Die Fahrt von Hankau nach Tschang ist von deutscher Seite auch im verfloffenen Jahre nicht wieder aufgenommen worden.

Auf die Linie Schanghai—Tjingtau hat die Hamburg—Amerika-Linie in der zweiten Hälfte des Jahres neben dem „Gouverneur Jätsche“ noch den bisher nach Chemulpo laufenden Dampfer „Beihoo“ gelegt und so eine regelmäßige Verbindung zweimal in der Woche geschaffen.

Des weiteren hat die Hamburg—Amerika-Linie sich entschlossen, ihre zwischen Schanghai und Tientsin laufenden Dampfer „Admiral von Tirpitz“, „Staatssekretär Kräfte“ und „Tjingtau“ mit vier- bis fünfägigen Abständen statt wie bisher mit einem Zwischenraum von einer Woche gehen zu lassen. Die Dampfer laufen in der Regel Tjingtau und Tschifu an. Im Winter gehen die Dampfer nach Tsinwangtau, da Tientsin nicht eisfrei ist.

Die Verbindung Schanghai—Chemulpo hat die Hamburg—Amerika-Linie im verfloffenen Jahre als nicht lohnend eingesehen lassen.

Die in der Zollstatistik als deutsche Segelschiffe aufgeführten Fahrzeuge sind das Segelschiff „Henriette“, das bei Tjingtau Havarie erlitt und dann auf Abbruch hier verkauft wurde, und der Leichter „Yanghe“ der Hamburg—Amerika-Linie, der nicht unter eigenem Dampf fährt.

Verkauft worden sind in Schanghai im Berichtsjahr die beiden oben erwähnten Dampfer der Hamburg—Amerika-Linie „Sui an“ und „Sui tai“, der H. D. J. Wagner, Altona, gehörige Dampfer „Hans Wagner“, der M. Zebien, Hamburg, gehörende Dampfer „Tolosan“, der B. v.

Fischerz, Schanghai, gehörende Dampfer „Canton“ und das der Firma E. C. Schramm & Co., Bremen, gehörige Segelschiff „Heuriette“.

(Nach einem Berichte des Kaiserl. Generalkonsulats in Schanghai.)

Verkehr deutscher Schiffe in ausländischen Häfen während des Jahres 1906.

Häfen	Eingang			Ausgang	
	Zahl der Schiffe	Raumgehalt in Tons	darunter Schiffe in Ladung	Zahl der Schiffe	darunter in Ladung
Stragerö . . .	121	33 422	1	121	121
Dangö . . .	38	23 550	30	41	15
Fernau . . .	72	50 406	20	72	51
Gibraltar . . .	270	827 171	248	273	235
Trabani . . .	4	3 067	4	4	3
Ancona . . .	24	32 152	24	23	21
Zavona . . .	34	44 890	33	36	6
Spalato . . .	5	10 833	*)	5	*)
Konstantinopel	367	601 172	*)	367	*)
Adosfo . . .	30	40 921	30	30	30
Wassien . . .	2	6 016	1	2	2
Rombaja-					
Stilindini . . .	109	349 070	109	109	109
Gafeston . . .	41	119 422	16	41	40
Zan Juan					
(Portoriko) . . .	24	42 995	24	24	24
Santa Cruz del					
Zur(Cuba)*) . . .	7	11 168	*)	7	7
Zan Joje de					
Guatemala . . .	48	130 198	*)	48	*)
Maceio . . .	18	38 774	17	19	6
Nabia Blanca . . .	14	36 163	13	14	11
Puerto Cabello . . .	45	84 076	*)	45	*)
Sanique . . .	145	402 943	136	143	141
Caleta Buena . . .	43	112 411	37	42	41

(Nach den Schiffslisten der kaiserlichen Konsulate.)

Die neue deutsche Dampferlinie nach den Häfen des persischen Golfes.

Im Verkehrsweizen des Konsulatsbezirks Bagdad war die wichtigste und durchgreifendste Veränderung der Gesamtlage im Jahre 1906 durch die Gründung der neuen Dampferlinie der Hamburg—Amerika—Paketsahrt—Aktiengesellschaft nach den Häfen des persischen Golfes und Basra bedingt. Schon seit Mai des Berichtsjahres hatten die drei den direkten Dienst zwischen England und dem persischen Golfe verkehrenden britischen Frachtdampfergesellschaften,

*) Nicht nachgewiesen.

**) In Nr. 14 des „Mof. Bl.“ vom 15. Juli d. J. sind verächtlich unrichtige Zahlen angegeben.

die „Bucknall Steam Navigation Co.“, die „West Hartlepool Line“, die „Anglo-Arabian and Persian Gulf Steam Navigation Co.“,

alle Maßregeln ergriffen, um dem bevorstehenden Wettbewerbe der deutschen Kompagnie zu begegnen. Sie setzten den Frachtsatz von Basra nach den Hafenzugängen Europas um 2 1/2 sh pro Tonne herab. Es ergab sich von selbst, daß eine heftige Konkurrenz zwischen den bereits bestehenden britischen Dampferdiensten nach dem Persischen Meerbusen und dem neuen der Hamburg—Amerika-Linie sich hauptsächlich auch bezüglich der bedeutenden Ausfuhr Mesopotamiens nach den Vereinigten Staaten von Amerika entwickeln werde. Man dachte dabei im wesentlichen an den ausgedehnten Woll- und Dattelerport aus Basra, der auf dem Wege nach Amerika eine Umladung nötig macht, und sah voraus, daß die Hamburg—Amerika-Linie infolge ihres eigenen Dampferverkehrs mit Amerika imstande sein werde, den Exporteuren günstigere Bedingungen anzubieten, als es bis jetzt die drei Londoner Reedereien, die keinen regelmäßigen Dienst nach Amerika haben, tun konnten. Die britischen Kompagnien setzten dann zwei Monate später, im Juli des Berichtsjahres, ihren Frachtsatz noch weiter herab, namentlich um für den Konkurrenzkampf mit der neuen deutschen Linie zur Zeit der Dattelernte und der sich an diese anschließenden großen Ausfuhr der Frucht nach Nordamerika im voraus gerüstet zu sein. Dieser Gesichtspunkt war um so maßgebender für die übrigen Linien, als die erste Ausfahrt der Hamburg—Amerika-Linie genau mit der Zeit des großen Dattelerportes zusammenfiel.

Die Bagdader Agentur ist der seit 1894 dort etablierten deutschen Großfirma Berk, Pätzmann & Co. übertragen worden. Mit der Basraer Vertretung der Hamburg—Amerika-Linie wurde der seit mehreren Jahren am Persischen Meerbusen etablierte deutsche Kaufmann Boenckhaus betraut. Die beiden mesopotamischen Agenturen der Hamburg—Amerika-Linie sind also bereits an deutsche Firmen vergeben.

Als die „Canadia“ zu Anfang September als erstes Schiff der Hamburg—Amerika-Linie den Hafen von Basra anlieh, brachte sie eine die Erwartungen der Handelskreise weit überragende Ladung mit. Für die Rückfahrt lag bereits die volle Fracht für die „Canadia“ in Basra bereit, so daß für etwa von Bagdad aus zu exportierende Waren gar kein Platz mehr vorhanden war. Auch die beiden folgenden Dampfer „Sicilia“ und „Savoja“, von denen der erste Anfang Oktober und der zweite Anfang November den Hafen von Basra besuchte, wiesen die gleiche Quantitätsnahme sowohl für die Hin- als auch die Rückfahrt



auf. Der Anfang Dezember fällige vierte Dampfer „Hungaria“ traf erst zu Ende des Berichtsjahres ebenfalls vollbeladen in Basra ein.

Die Frachtsätze standen gegen Ende des Berichtsjahres folgendermaßen:

I. Bei dem englischen Schiffstrukt im persischen Golfe (Burdall Brothers, Frank Strid & Co., Best Hartlepool, Steam Navigation Co.):

1. von London nach Basra pro 40 Kubikfuß oder 1000 kg Gewicht = 32 sh 6 d + 10 v. S.
 2. von Basra nach Port Said
 3. von Basra nach Marjeille
 4. von Basra nach London
- | | | |
|---|--------------------------------|----------|
| } | Maßfrakt
pro
40 Kubikfuß | } 15 sh; |
|---|--------------------------------|----------|

II. bei der Hamburg—Amerika-Linie:

1. von Hamburg nach Basra pro Kubikmeter (je nach der Barenpackung): 20, 25, 30 Mk.
 2. von Basra nach Port Said
 3. von Basra nach Marjeille
 4. von Basra nach Hamburg
- | | | |
|---|--------------------------------|-----------------------|
| } | Maßfrakt
pro
40 Kubikfuß | } 15 sh,
17 s 6 d. |
|---|--------------------------------|-----------------------|

Für Getreide hatten sowohl die Hamburg—Amerika-Linie als auch die englischen „Combined“-Dampfer für den Transport von Basra nach Marjeille oder Hamburg pro 900 kg Gewicht den gleichen Frachtsatz von 17 sh 6 d.

Der Grund für den so günstigen Erfolg des deutschen Verkehrsunternehmens im persischen Golfe ist einerseits in den allgemeinen Verhältnissen des Handels und Wandels in diesen Gebieten, anderseits in der richtigen Wahl der Agenturen zu suchen.

Die gesamte einheimische Bevölkerung, insbesondere natürlich die Handelswelt, hat die Neugründung der deutschen Dampferlinie mit Freude begrüßt.

Die Schiffe der Hamburg—Amerika-Gesellschaft laufen nach Ausfahrt von Hamburg zunächst Antwerpen an. Von dort hat sich ein lebhafter Handel mit belgischem Zucker herausgebildet. Weniger Ausichten scheint Marjeille zu bieten; die dortigen großen Zuckerraffinerien haben sich auf Jahre hinaus mit den englischen Reedereien Burdall Bros. und Frank Strid & Co. für den Transport ihrer Ware festgelegt.

(Nach einem Berichte des Majors. Konsuls in Bagdad.)

Literatur.

„Wirtschafts-Atlas der deutschen Kolonien.“ Zweite verbesserte Auflage.

Anlässlich seines zehnjährigen Bestehens hat das Kolonial-Wirtschaftliche Komitee im Dezember v. J.

einen „Wirtschafts-Atlas der deutschen Kolonien“ herausgegeben, der zum ersten Male eine kartographische Darstellung der wirtschaftlichen und Verkehrsverhältnisse der deutschen Kolonien umfaßt. Die erste Auflage 2000 war bereits nach wenigen Monaten vergriffen.

Die dem eigenartigen Werke gezollte Anerkennung sowie die Neubestellung von über 1900 Exemplaren, insbesondere durch Schulen, veranlaßte eine Neuauflage, die durch die neuesten wissenschaftlichen und wirtschaftlichen Erfindungen verbessert und ergänzt und durch das neueste statistische Material über koloniale Eisenbahnen, Post-, Telegraphenstationen und Telephonanschläge sowie über die Ein- und Ausfuhr der deutschen Kolonien erweitert worden ist.

Anfang September wird die zweite Auflage des „Wirtschafts-Atlas der deutschen Kolonien“, enthaltend zehn Kartenblätter 4°, 23 Seiten Text, erscheinen. Die Abgabe erfolgt zum bisherigen Preise von 5 Mk. ausschließlich Porto durch das Kolonial-Wirtschaftliche Komitee, Berlin, Unter den Linden 43, und durch den Buchhandel.

Gasser, Dr. Max: Zur Entwicklung der Basissapparate und Basismessungsmethoden. 64 S. 2 T. München 1907. Lindauerische Buchhandlung. 2 Mk.

— Eine Basismessung mit Invardraht, Mikroskop und Lupe. 69 S. 3 T. München 1907. Lindauerische Buchhandlung. 2 Mk.

Zu der ersten der beiden Broschüren beschreibt der Verfasser die verschiedenen seit den ältesten Zeiten für Basismessung in Gebrauch genommenen Apparate und ihre Anwendung. Interessant sind vor allem die ausführlichen Angaben über die jetzige Vervollkommnung der nicht starren Basissapparate und die wohl nun allgemein anerkannte Brauchbarkeit des Invardrahtes zur Grundlinienmessung.

Gasser selbst hat mit Invardraht praktische Versuche angestellt und seine Erfahrungen in der zweiten besonders lehrreichen Schrift zusammengestellt.

Edw. Jacobson u. Dr. jur. J. H. van Hasselt: Die Verfertigung der Gong in Samarang. Mit 12 Lichtdrucktafeln und 12 Abbildungen im Text. Buchhandlung und Druckerei vormals E. J. Brill. 1907.

Sehr eingehende, auf sorgfältigen Studien an Ort und Stelle beruhende Monographie.

