

Die Wiederausreise in das Schutzgebiet haben am 20. März angetreten: Sekretär Freitag, kommiss. Sekretär Müller, kommiss. Zollsekretär Volkwein, Gärtner Meyer und Kanzleigehilfe Martus.

Kamerun.

Die Wieder- bzw. Ausreise in das Schutzgebiet haben am 9. März von Hamburg aus angetreten: die Sergeanten Meffenthin, Schmidt und Jungclaus, die Waffenmeister Leuschner und Eichenhofer.

Am 9. März haben die Wiederausreise angetreten: Oberrichter Autenrieth, Sekretär Weil, Majchinist Jacobs, Drucker Nau, Magazin- und Buchführer Heinemann, Begebauer Müller.

Im Schutzgebiet sind eingetroffen bzw. wieder eingetroffen: Geologe Dr. Mann, Regierungsbaumeister Kalweit, die Sekretäre Wüst und Braun, Geologengehilfe Neu.

Das Schutzgebiet haben am 9. Februar mit Heimaturlaub verlassen: Landwirt Dr. Wolff, die Gouvernementssekretäre Malling und Wilske, Lehrer Schmitt, Zollassistent Kerber, Polizeimeister Richter, Magazinaufseher Fuchs.

Togo.

Am 28. Januar sind im Schutzgebiet eingetroffen: die Diplom-Landwirte Lumbatt, Maywald und Graneß, Zollsekretär Werner und Seminarlehrer Werner; wieder eingetroffen: Oberleutnant Haering, kommiss. Arbeiterkommissar Mohr, Werkstättenaufseher Poehsch und Polizeimeister Brauer.

Mit Heimaturlaub sind in Deutschland eingetroffen: kommiss. Bezirksrichter Dr. Plüntsch,

Regierungsbaumeister Soder, Techniker Apelt und die Stationsassistenten Paries und Fleischer II.

Der landwirtschaftliche Sachverständige Gressler hat die Heimreise nach Deutschland angetreten.

Deutsch-Südwestafrika.

Das Schutzgebiet haben mit Heimaturlaub verlassen: am 20. Januar: Polizeiergeant Siegmann; am 10. Februar: Polizeiwachmeister Doweit, die Polizeiergeanten Eggers und Pohl, Bureauhilfe Schidberg.

Am 15. März sind in das Schutzgebiet ausgereist: die Inspektionsoffizier für die Landespolizei Oberleutnant Püschel, Oberlehrer Gries, Sekretär Welge, Lehrerin Friedrich; wieder ausgereist: die Sekretäre Frank und Wegeleben, Polizeiwachmeister Sievers, die Polizeiergeanten Germann, Weigert und Wiedemeier, Metzgerhilfe Marock.

Die Wiederausreise in das Schutzgebiet haben am 15. März von Hamburg aus angetreten: Major v. Seydebreck, Hauptmann Fromm, Oberleutnant Randt, die Leutnants v. Kleinsorgen und Graf v. Sponed, die Sergeanten Willamowski, Ziege, Gläser, Bunsdshuh, Köhler und König, die Unteroffiziere Merk, Faustian, Bollmit, Seiß und Dehmann und Sanitätsergeant Nehls.

Deutsch-Neuguinea.

Im Schutzgebiet Neuguinea sind am 15. Januar wieder eingetroffen: Rechnungsrat Warnecke und Techniker I. K. Werner.

Nichtamtlicher Teil

Nachrichten aus den deutschen Schutzgebieten.

(Abdruck der Nachrichten vollständig oder teilweise nur mit Quellenangabe gestattet.)

Deutsch-Ostafrika.

Die Ostafrikanische Mittellandbahn Dar-es-Salaam—Morogoro—Tabora und ihre Fortführung zum Tanganjika-See.

(Mit einer Karte.)

Die Erörterungen in der Budgetkommission und im Plenum des Reichstags am 20. und 23. März d. Js. über die Ostafrikanische Mittel-

landbahn und ihre Weiterführung zum Tanganjika-See haben erneut das Interesse der Öffentlichkeit auf dieses große Unternehmen gelenkt, das seinem einstufigen Zielpunkte Tabora gegenwärtig mit raschen Schritten zueilt. Wir bringen heute ein genaues Kartenbild des Linienzuges dieser größten Überlandbahn in den deutschen Schutzgebieten, die nach Vollendung mit 850 km Gesamtlänge in ihrer

Ausdehnung etwa der Entfernung Berlin—Paris, in der Luftlinie gemessen, gleichkommen wird.

Die Vorgesichte des Unternehmens reicht zurück bis in das Jahr 1891. Es sei an den seinerzeit viel erörterten Oestrichäuserischen Entwurf der Ostafrikanischen Zentralbahn von 1896 erinnert, dem noch eine Spurweite von 0,75 m zugrunde lag. Die Bahn Daresalam—Morogoro wurde bekanntlich als Privatbahn mit einer 3prozentigen Zinsbürgschaft des Reichs durch Gelej vom 31. Juli 1904 der Ostafrikanischen Eisenbahn-Gesellschaft konzeffioniert und von dieser mit 209 km Länge in Meterspur in den Jahren 1905 bis 1907 erbaut. Die feierliche Einweihung der Bahn erfolgte durch Staatssekretär Dernburg gelegentlich seiner ostafrikanischen Erkundungsreise am 9. Oktober 1907. Am Abend dieses Tages entwickelte der Staatssekretär auf dem Festmahle in Morogoro in bedeutungsvoller Aussprache zum ersten Male sein Programm bezüglich des Bahnbaues Morogoro—Tabora. Dieser Plan hat demnächst durch Einbringung der Eisenbahnvorlage vom Jahre 1908, deren wichtigste Forderung der Weiterbau nach Tabora war, und durch ihre einstimmige Annahme im Reichstage — Reichsgejef vom 18. Mai 1908 — seine Verwirklichung gefunden. Dadurch wurde die Bahn Daresalam—Morogoro aus einer bescheidenen Stichbahn zum Anfangsglied einer großen Ueberlandbahn, die die Küste des Indischen Ozeans mit weit entlegenen Märkten und Erzeugungsstätten des Binnenlandes und demnächst auch vielleicht mit dem Gebiet des Tanganjita-Sees verbinden soll, einer Bahn, deren wirtschaftliche Wirkungen an den Grenzen des ostafrikanischen Schußgebiets nicht Halt machen werden. Die ganze Bahn Daresalam—Tabora ist, nachdem rund $\frac{19}{20}$ der Anteile der Ostafrikanischen Eisenbahn-Gesellschaft vom ostafrikanischen Schußgebiets-staat käuflich erworben worden sind, heute tatsächlich als eine Staatsbahn des ostafrikanischen Schußgebiets anzusehen, wenn auch die Ostafrikanische Eisenbahn-Gesellschaft ihrer Organisation nach als Gesellschaft unverändert weiter besteht.

Die Bahn Daresalam—Tabora durchfährt den größten Teil des ostafrikanischen Schußgebiets von Ost nach West und verbindet Daresalam, seinen besten Hafen, mit seiner vollreichsten Binnen-

stadt Tabora (40 000 Einwohner), dem Mittelpunkt des wohlhabenden und gut bevölkerten Bezirkes von Unjamweji. Durch Erschließung dieses Hinterlandes mit der Bahn wird es ermöglicht, daß das Küstengebiet seinen Bedarf an Reis und Pflanzfrüchten künftig im eigenen Lande deckt. Durch Freiwerden zahlreicher Träger, die bisher für den Karawaniendienst gebraucht wurden, wird dem Bedarf der Plantagen an Arbeitskräften entsprochen. Die Pflanzungen der Eingeborenen wie der Weißen entlang der Bahn werden ertragsfähig gemacht, die Ein- und Ausfuhrziffern des Schußgebiets gesteigert, Anbau und Verwertung der Baumwolle, Viehzucht und Viehhandel sowie die gesamte Verwaltung des Landes werden durch die Bahn erleichtert und gefördert werden.

Die Bahnlinie folgt, wie ein Blick auf die Karte lehrt, im wesentlichen dem Zuge der alten Karawaniestraße Morogoro—Kilossa—Mpapua—Kilimatinde—Tabora. Die Bahnhaltungen für Mpapua und Kilimatinde heißen Gulwe und Saranda, und zwar liegt Gulwe südlich von Mpapua, Saranda nördlich von Kilimatinde. 81 km hinter Morogoro erreicht die Bahn bei Kilossa ein ausichtsvolles Baumwollland in der fruchtbaren Landschaft Ujagara. Zu der Landhschaft Dodomaa auf etwa 1140 m Meereshöhe ersteigt die Bahn den Ostrand des großen ostafrikanischen Grabens, bis zu dessen Sohle sie auf etwa 830 m Meereshöhe herabfällt. Der westliche Grabenrand und zugleich der höchste Punkt der Bahn wird auf etwa 1326 m Seehöhe hinter der Station Saranda erstiegen. Die Bahn verläuft dann weiter, die alte Station Kilimatinde südlich lassend, in ziemlich gestreckter Linienführung südlich der Wembäresteppe bis Tabora, das sie auf etwa 1200 m Höhe erreicht. Die Linienverhältnisse der Bahn sind im ganzen viel günstiger als die der britischen Uganda-Bahn, da sie den ostafrikanischen Graben in einer wesentlich flacheren Einstellung überschreitet als jene.

Die Bahn wird mit Steigungen nicht über $2\frac{1}{2}$ v. H. (1 : 40) und mit Krümmungen, deren Halbmesser nicht kleiner als 200 m ist, durchgeführt. Westlich vom ostafrikanischen Graben hinter Station Saranda werden die Linienverhältnisse noch wesentlich günstiger, so daß hier Krümmungen mit einem Halbmesser unter 300 m

und Steigungen über 5 v. H. (1:200) nur vereinzelt vorkommen. Demgegenüber zeigt die Anfangsstrecke Daresſalam—Morogoro zahlreiche Krümmungen von 100 m Halbmesser und Steigungen von 25 v. H.

Die Bauausführung der Strecke Morogoro—Tabora ist, ebenso wie früher die der Anfangsstrecke Daresſalam—Morogoro, in Gesamtunternehmung an die Baugesellschaft Holzmann & Co. in Frankfurt a. M. vergeben. Nach dem Bauvertrage soll die Bahn am 1. Juli 1914 vollendet sein. Der Bau hat indes erfreulicherweise so rasche Fortschritte gemacht, daß mit einer wesentlich früheren Vollendung gerechnet werden darf. Wenn nicht unvorhergesehene Zwischenfälle eintreten, wird die erste Lokomotive noch im Laufe des Jahres 1912 Tabora erreichen und die gesamte Bahn bis Tabora bereits im Jahre 1913, also ein bis anderthalb Jahre vor Ablauf der Vertragsfrist in den endgültigen Betrieb der Ostafrikanischen Eisenbahn-Gesellschaft übergehen können.

Am 16. Juni 1909 hatte die Gleisſpitze Kilossa erreicht und am 1. Januar 1910 wurde die Strecke von Morogoro bis dahin — 81 km — von der Ostafrikanischen Eisenbahn-Gesellschaft in endgültigen Betrieb übernommen. Am 1. November 1910 wurde der öffentliche Verkehr bis Dodoma — 262 km hinter Morogoro — ausgedehnt. Zugzwischen laugte die Gleisſpitze Anfang Februar d. J. nach Überwindung des ostafrikanischen Strabens auf der Station Saranda (Klimatide), Kilometer 384 hinter Morogoro, Anfang März in Kilometer 402,5 an, so daß bis Tabora nur noch 255,5 km zu durchbauen sind. Die Strecke bis Dodoma wird im regelmäßigen Zugverkehr von Daresſalam in zwei Tagereisen mit Übernachtung in Kilossa zurückgelegt. Der durchgehende Zug fährt jetzt 6 Uhr 25 Min. vormittags von Montag, Mittwoch und Freitag von Daresſalam ab und langt nachmittags 2 Uhr 5 Min. des folgenden Tages in Dodoma an. Der entsprechende Gegenzug verkehrt Montags, Mittwochs und Freitags von Dodoma nach Kilossa und teilt am folgenden Tage in Daresſalam ein. Die Reizegeschwindigkeit beträgt 23,2 km in der Stunde.

Das Anlagekapital für den Bahnbau Morogoro—Tabora war einschließlich der Bauzinsen

Nachweisung der Brutto-Einnahmen bei den Kassenvollstrecken von Deutsch-Ostafrika im Monat Dezember 1910.

Gegenübergestellt dem gleichen Monat des Vorjahres. (Vgl. „Deutsches Kol.“ 1911, Nr. 4, S. 115.)

Stationsstelle	Einfahrer-Zoll		Ausfahrers-Zoll		Zollstretungs-Möbels		Zollfabriks-Auflage		Sollfähige Gebühren		Angeſamt		Im Vorjahr		Gegen Vorjahr		
	Sub.	Fl.	Sub.	Fl.	Sub.	Fl.	Sub.	Fl.	Sub.	Fl.	Sub.	Fl.	Sub.	Fl.	mehr	weniger	
Zanga	68 832	98	6 254	72	385	71	47	—	19	60	3 053	63	77 212	94	52 084	85	—
Ngungu	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 500	10	11 515	50	—
Zugunjo	11 091	98	689	46	877	08	16	—	—	—	41	10	13 426	22	15 216	80	—
Daresſalam	98 867	75	8 408	73	1 233	96,5	52	—	—	—	2 048	05,6	110 135	50	110 688	25	—
Alimo	—	—	10 922	22	2 082	67	—	—	—	—	25	85	17 777	98	9 420	34	—
End	—	—	4 247	85,6	1 456	44	—	—	—	—	1 271	59	17 142	39	12 892	09	—
Gesumme in Sub.	204 354	92,5	21 896	71,5	9 572	39,5	173	—	—	—	7 482	44,5	297 800	78	212 298	62	—
Gesumme in Fl.	273 473	23	20 182	20	4 748	19	67	—	—	—	9 076	153	317 087	64	—	—	—
Im Vorjahr	183 076	14	21 640	23	3 318	02	249	83	911	77	4 108	13	212 298	52	104 760	12	—
Sum. +, Min.	—	—	+ 5 642	00	+ 1 444	27	—	18	66	—	+ 5 873	46	+ 104 760	12	—	—	—
Einnahme	—	—	277 143	21	56 410	40	1 938	65	4 003	79	63 847	68	2 084 879	15	1 806 582	40	—
Entnahmen	—	—	906 325	50	61 173	59	2 160	32	5 045	46	63 824	27	2 401 946	79	2 108 860	92	—
April—Dez.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	293 065	87	—



auf 80,9 Millionen Mark, das eigentliche Baukapital auf 70 Millionen Mark veranschlagt. Diese Mittel werden bekanntlich durch eine Schutzgebietsanleihe unter Zinsbürgschaft des Reichs in einzelnen Jahresbeträgen, dem allmählichen Bedürfnis entsprechend, bereitgestellt. Es ist mit Sicherheit darauf zu rechnen, daß die veranschlagten Mittel für die Bauausführung nicht in vollem Umfange gebraucht werden, sondern daß eine Ersparnis von mehreren Millionen Mark eintreten wird, zumal auch die Länge der Bahn sich etwas kürzer ergeben hat, als ursprünglich angenommen wurde.

Was den Weiterbau der Bahn zum Tanganjikasee anlangt, so wurde bei den letzten Erörterungen im Reichstage festgestellt, daß eine bindende Entscheidung der gesetzgebenden Körperschaften hierüber noch nicht erfolgt, vielmehr einstweilen nur die Genehmigung dafür ausgesprochen worden ist, daß die Mittel der Anleihe auch zu den Vorarbeiten für die Fortführung der Bahn bis an den See Verwendung finden. Es wurde ferner von Rebnern der verschiedensten Parteien ausgesprochen, daß es in hohem Grade erwünscht sei, über die Frage der Weiterführung des Bahnbaues nach dem Tanganjikasee,

für dessen Beschleunigung neuerdings verschiedene Gesichtspunkte geltend gemacht werden, so zeitig eine Entscheidung herbeizuführen, daß die eigentlichen Bauarbeiten möglichst ohne jede Unterbrechung von Tabora aus fortgesetzt werden können. Es bedeutet natürlich bei einer so umfangreichen Bauausführung eine wesentliche Ersparnis, wenn die einmal an Ort und Stelle befindliche Bauverwaltung mit ihrer gesamten Einrichtung an Baugeräten und Maschinen, mit ihrem Stabe von weißen Beamten und Arbeitern nicht erst aufgelöst und zurückgezogen wird, um später erneut auf eine so weite Entfernung entsandt zu werden. Auch darüber herrschte im Reichstage Übereinstimmung, daß die Überlandbahn Dar-es-Salaam—Tabora an diesem letzteren Punkte nicht dauernd Halt machen dürfe, wenn sie ihre Erschließungszwecke in vollem Umfange erreichen solle, vorausgesetzt natürlich, daß es gelinge, eine Rentabilität für die Bahnverlängerung nachzuweisen und dem Schutzgebiet den Dienst für die Vergütung und Tilgung seiner Anleihe-schuld für die Bahn erträglich zu gestalten. Wie weit diese Voraussetzung zutrifft, das zu ermitteln ist Sache der im Gange befindlichen wirtschaftlichen und technischen Vorarbeiten. F. B.

Nachweisung der Brutto-Einnahmen bei den Binnengrenz-Zollstellen von Deutsch-Ostafrika im Monat November 1910.

Gegenübergestellt dem gleichen Monat des Vorjahres.

(Vgl. „Deutsches Kol. Bl.“ 1911, Nr. 4, S. 116.)

Zollstelle	Einfuhr-zoll		Ausfuhr-zoll		Salz-verbrauchs-Abgabe		Neben-Einnahmen		Insgesamt		Im Vorjahr		Gegen Vorjahr		
	Rup.	Ɔ.	Rup.	Ɔ.	Rup.	Ɔ.	Rup.	Ɔ.	M.	Ɔ.	M.	Ɔ.	M.	Ɔ.	
Mochi . . .	1 799	87	921	84	42	50	36	50	2 800	21	3 733	61	6 101	37	2 367
Schirati . . .	836	80	920	63	4	32	23	53	1 785	87	2 390	50	2 045	70	334
Kuanja . . .	17 042	56	11 056	77	71	23	225	30	28 995	86	38 661	15	41 309	67	2 648
Tabora . . .	8 952	39	10 832	02	161	97	7	95	19 454	53	25 930	37	20 005	56	5 930
Ilumbura . . .	1	80	—	—	—	—	21	05	22	85	80	47	237	23	206
Udjiji . . .	—	—	—	—	—	—	188	70	138	70	184	93	59	73	125
Bismarckburg . . .	—	—	—	—	—	—	14	25	14	25	19	—	10	70	8
Unjita-Posten . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Reu-Langenburg . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	20	—
Mucia . . .	368	05	6	12	4	13	2	01	375	31	500	41	73	11	280
Niebhafen . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	—	11
Songea . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summe in Rup.	20 596	26	23 237	38	284	15	469	29	53 537	08	71 449	44	70 570	27	6 399
„ „ M.	89 461	68	30 933	17	378	87	625	72	71 449	44	—	—	—	—	5
Im Vorjahr M.	38 404	43	30 938	77	128	29	1100	78	70 570	27	—	—	—	—	—
Sum. +, Min. -	+ 1 057	25	+ 44	40	+ 252	58	- 475	06	+ 879	17	—	—	—	—	—
Einnahme April—Okt. M.	328 782	83	188 547	18	3 270	39	9727	44	530 336	84	—	—	354 204	96	170 131
Zusammen April—Nov. M.	368 244	51	219 530	35	3 658	26	10 353	16	601 786	28	—	—	424 775	23	177 011



Überblick über die Bewegung des Handels des deutsch-ostafrikanischen Schutzgebiets über die Zollstellen der Binnengrenze im III. Viertel des Kalenderjahres 1910 im Vergleich mit dem Handel im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

(Vgl. „Deutsches Kol. Bl.“ 1911, Nr. 1, S. 21 ff.)

Benennung der Warengruppen	Zm III. Viertel 1910	Zm III. Viertel 1909	Zunahme	Abnahme
	Wert M.	Wert M.	Wert M.	Wert M.
A. Einfuhr.				
I. Erzeugnisse des Landbaus und der Forstwirtschaft sowie der zugehörigen Nebengewerbe:				
a) Storn- und Hülsenfrüchte	19 255	12 405	6 850	—
b) Strohgewächse, Gemüse und Früchte	9 207	7 075	1 582	—
c) Koloniale Verzehrungsgegenstände, Genussmittel	46 082	28 549	22 488	—
d) Ölrüchte, Pflanzenöle, Pflanzenwachs	1 727	2 885	—	808
e) Getränke (außer Mineralwasser)	39 194	31 870	7 324	—
f) Sämereien, lebende Pflanzen und Futtermittel	1 468	1 064	404	—
g) Pflanzenfasern	40	18	22	—
h) Erzeugnisse der Forstwirtschaft	161 741	7 524	154 217	—
Summe I	278 064	86 440	192 224	—
II. Tiere und tierische Erzeugnisse:				
a) Lebende Tiere	67	3 700	—	8 609
b) Fleisch und ehbare tierische Erzeugnisse aller Art	10 957	8 956	1 401	—
c) Tierische Rohstoffe	21 902	19 232	2 670	—
Summe II	32 926	31 948	378	—
III. Mineralische und fossile Rohstoffe, Mineralöle	96 045	10 911	25 134	—
IV. Fabrikate aus Wachs, Fetten und Ölen	14 473	4 916	9 557	—
V. Chemische und pharmazeutische Erzeugnisse (außer Schießbedarf und Sprengmitteln)	18 473	9 286	9 187	—
VI. Textil- und Filzwaren, Bekleidungsgegenstände usw. (außer Leberwaren)	1 011 514	568 733	447 781	—
VII. Leder- und Lederwaren, Wachslich, Kürschnerwaren	10 980	11 461	5 475	—
VIII. Gummi- und Kautschukwaren	2 002	147	1 855	—
IX. Holzwaren, Flecht- und Schnitzwaren	10 120	4 284	5 896	—
X. Papier- und Pappewaren, literarische und Kunstgegenstände	10 488	8 559	1 924	—
XI. Steine, Ton- und Glaswaren	58 548	16 065	41 883	—
XII. Metalle und Metallwaren (außer Instrumenten, Maschinen und Waffen):				
a) Unbearbeitete Metalle und Halbzeug	2 844	1 848	796	—
b) Fabrikate	178 781	74 916	101 815	—
Summe XII	179 375	76 764	102 811	—
XIII. Instrumente, Maschinen und Fahrzeuge	64 424	29 387	35 037	—
XIV. Waffen und Munition	5 822	7 088	—	1 266
XV. Geld	66 667	1 248	65 419	—
Summe der Einfuhr im III. Viertel 1910	1 805 872	862 787	943 085	—
Dagegen im vorhergehenden Vierteljahr	1 403 885	—	—	—
Zunahme +, Abnahme —	+ 401 987	—	—	—

B. Ausfuhr.

I. Erzeugnisse des Landbaus und der Forstwirtschaft sowie der zugehörigen Nebengewerbe:				
a) Storn- und Hülsenfrüchte	28 800	12 255	16 545	—
b) Strohgewächse, Gemüse und Früchte	51	129	—	98
c) Koloniale Verzehrungsgegenstände und Genussmittel	148 422	82 605	63 017	—
d) Ölrüchte, Pflanzenöle, Pflanzenwachs	191 708	91 904	99 504	—
e) Getränke	—	—	—	—
f) Sämereien, lebende Pflanzen und Futtermittel	48	—	48	—
g) Pflanzenfasern	26 522	10 512	16 010	—
h) Erzeugnisse der Forstwirtschaft	120 850	76 148	44 702	—
Summe I	514 376	273 453	240 923	—
II. Tiere und tierische Erzeugnisse:				
a) Lebende Tiere	600	2 061	—	1 461
b) Tierische Nahrungsmittel	26 238	38 558	—	12 820
c) Tierische Rohstoffe	665 086	541 515	128 571	—
Summe II	691 919	582 129	109 790	—



Benennung der Warengruppen	Im III. Viertel 1910		Im III. Viertel 1909	
	Wert M.	Menge	Wert M.	Menge
III. Mineralische und fossile Rohstoffe	240 814	—	112 548	—
IV. Gewerbliche Erzeugnisse	1 881	—	8 260	—
V. Geld	—	—	537	—
Summe der Ausfuhr im III. Viertel 1910	1 448 440	—	971 022	—
Dagegen im vorhergehenden Vierteljahr	1 058 269	—	—	—
Zunahme +, Abnahme -	+ 390 171	—	—	—

C. Gesamthandel.

Summe der Einfuhr und Ausfuhr im III. Viertel 1910	3 254 312	1 834 700	1 419 603	—
Dagegen im vorhergehenden Vierteljahr	2 402 154	—	—	—
Zunahme +, Abnahme -	+ 792 158	—	—	—

Wichtigste Warenpositionen.

Benennung der Waren	Im III. Viertel des Kalenderjahres 1910		Im III. Viertel des Kalenderjahres 1909		Zunahme		Abnahme	
	Menge kg	Wert M.	Menge kg	Wert M.	Menge kg	Wert M.	Menge kg	Wert M.

A. Einfuhr.

Reis	4 229	1 054	8 410	901	818	158	—	—
Wehl und Wadwaren	41 018	17 500	23 171	11 127	17 842	6 373	—	—
Zucker, roh und raffiniert	32 576	13 621	12 458	4 939	20 118	9 282	—	—
Zobakfabrikate	5 373	18 577	2 537	10 652	2 830	7 925	—	—
Stille Weine aller Art	6 351	6 443	7 502	6 358	—	85	1 151	—
Braunweine aller Art	4 578	9 116	5 071	9 519	—	—	498	403
Bier	26 490	15 334	30 722	12 732	—	2 602	4 292	—
Wau- und Nugholz	18 006	2 985	5 450	557	12 556	2 428	—	—
Fleisch u. ehbare tierische Erzeugn.	5 614	10 357	4 308	8 956	1 306	1 401	—	—
Zement	204 158	16 294	27 365	2 263	176 793	13 031	—	—
Salz	46 783	6 127	15 806	1 513	30 977	3 614	—	—
Stein-, Braunkohlen, Bricketts	—	—	—	—	—	—	—	—
Petroleum	49 531	11 465	34 031	6 981	15 500	4 584	—	—
Seifen aller Art	15 105	10 638	5 386	3 499	9 719	7 139	—	—
Wannwollgewebe	376 355	928 868	220 197	512 958	156 158	415 908	—	—
Wannwollene Befleidungen	9 206	34 847	3 555	23 352	5 650	11 495	—	—
Wollengarne und -waren, auch Halbwole	589	3 475	1 846	7 152	—	—	1 257	3 677
Garne und Waren aus Leinen, Jute usw.	35 326	20 086	6 438	9 320	28 888	11 606	—	—
Polamentierwaren, Schirme, Zeug- schuhe	2 682	6 826	1 906	3 550	1 376	3 276	—	—
Leberne Schuhe und Stiefel	1 841	11 029	959	7 929	882	3 100	—	—
Sonstige Leder- u. Sattlerwaren	716	5 150	392	2 592	824	2 558	—	—
Möbel und sonstige Tischlerwaren	5 443	7 267	3 410	2 331	2 033	4 436	—	—
Papier und Papp, Waren daraus	3 393	5 256	2 148	3 412	1 245	1 844	—	—
Tonwaren und Porzellan	2 444	1 015	427	876	2 017	439	—	—
Glas und Glaswaren	24 259	56 682	8 517	15 824	15 742	41 258	—	—
Kochmaschinen, eiserne Schienen, Frangen usw.	2 217	1 398	3 316	1 157	—	241	1 099	—
Welleisen	79 222	25 295	56 304	18 484	22 918	6 811	—	—
Alle nicht genannten Eisenwaren	64 830	60 848	22 009	25 298	42 821	35 555	—	—
Waren aus and. unedlen Metallen	51 444	90 253	19 807	30 944	31 637	59 300	—	—
Landwirtschaftliche Maschinen	1 233	1 675	4 889	6 020	—	—	3 656	4 345
Maschinen für industrielle Betriebe	42 418	43 648	6 050	8 985	36 368	34 603	—	—
Transportmaschinen und Fahrzeuge aller Art, auch Fahrräder	8 790	12 903	4 971	9 650	3 823	3 253	—	—
Feuertaffen	52	3 431	—	4 504	14	—	—	1 073
Goldmünzen	—	—	—	—	—	—	—	—
Silbermünzen	525	66 687	11	1 248	514	65 419	—	—



Benennung der Waren	Im III. Viertel des Kalenderjahres 1910		Im III. Viertel des Kalenderjahres 1909		Zunahme		Abnahme	
	Menge kg	Bert M	Menge kg	Bert M	Menge kg	Bert M	Menge kg	Bert M
	B. A u s f u h r .							
Reis	171 666	27 865	87 640	10 019	84 026	17 886	—	—
Manna	—	—	1 890	621	—	—	1 390	621
Füllfrüchte	830	17	—	—	890	17	—	—
Kaffee	283 893	145 670	203 500	82 451	80 393	63 225	—	—
Sirup, Melasse	—	—	—	—	—	—	27	17
Zabai	28	37	55	54	—	—	—	—
Kopra	—	—	—	—	—	—	—	—
Erdnüsse	1 050 655	184 008	607 676	90 180	852 979	98 888	—	—
Sejam	45 101	7 503	14 184	1 604	80 917	6 839	—	—
Wollbaumwolle	24 385	26 294	8 421	10 512	15 964	16 782	—	—
Seilagenavenhanf	308	228	—	—	908	228	—	—
Baum-, Nuss- und Edelhölzer, roh, bearbeitet	—	—	—	—	—	—	—	—
Brennholz und Holzstößen	—	—	—	—	—	—	—	—
Berthölzer, Gerbrinden	—	—	—	—	—	—	—	—
Kautschuk und Guttapercha: a) auf Plantagen geernteter b) wild wachsender	16 917	120 820	15 740	76 148	1 177	44 677	—	—
Stückzahl	—	—	1	10	—	—	1	10
Rindvieh	56 346	26 225	88 253	88 232	—	—	31 907	12 007
Milch, Butter, Käse, Eier usw.	564	10 139	1 215	24 538	—	—	651	14 890
Stiefel	421 024	576 827	387 837	448 074	38 687	127 253	—	—
Haute und Felle	84 038	75 199	30 777	63 309	3 256	11 890	—	—
Insektenwachs	—	—	—	—	—	—	—	—
Stimmer	—	—	—	—	—	—	—	—
Opal	—	—	—	—	—	—	—	—
Gold	107	238 459	49	111 031	58	127 428	—	—

Togo.

Nachweisung der bei den Zollämtern des Schutzgebiets Togo im Monat Januar 1911
fällig gewordenen Zollbeträge.

(Bgl. „Deutsches Kol. Bl.“ 1911, Nr. 5, S. 106.)

Namen der Zollämter, bei welchen die Zölle fällig geworden sind	Gesamtbetrag der fällig gewordenen Zölle im obigen Monat des Rechnungsjahres								Gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres	
	1911				1910				mehr M	weniger M
	Einfuhr M	Ausfuhr M	Rechen- einnahmen M	Zusammen M	Einfuhr M	Ausfuhr M	Rechen- einnahmen M	Zusammen M		
Rome Hauptzollamt	189 687,05	307, —	148,05	140 137,70	118 909,70	193, —	—	114 002,70	26 135, —	—
Agbanate Zollamt	229,90	14,25	28,40	272,55	266,35	8,25	—	274,00	—	2,05
Totpli „ „	203,35	15,50	3, —	221,85	195,70	8, —	—	203,70	18,15	—
Koepo „ „	2 135,55	671,25	—	2 804,80	2 241,55	539,25	—	2 780,80	24, —	—
So „ „ Zollbevollmächtigte	1 893,50	2 571, —	—	4 404,50	748,05	1 105, —	—	1 853,05	2 551,45	—
Abandu „ „	1 771,75	1 061,75	570,80	4 004,30	485,65	177,50	—	613,15	3 391,15	—
Nete-Stratiji „ „	77,45	5,25	—	82,70	152,20	3,25	—	155,45	—	72,75
Fete „ „	22,80	—	—	22,80	23,85	—	—	23,85	—	1,05
Palime „ „	257,30	—	—	257,30	230,90	—	—	230,90	26,40	—
Aguega „ „ Zollamt	876,90	69,50	—	946,40	408,30	88, —	—	586,30	360,10	—
Im ganzen	147 093,55	5 815,50	745,85	153 154,90	118 802,25	2 129,25	—	120 724,60	32 506,25	75,85
								32 430,40	—	—

