

# Deutsches Kolonialblatt

Amtsblatt für die Schutzgebiete in Afrika und in der Südsee

Herausgegeben im Reichs-Kolonialamt.

22. Jahrgang.

Berlin, den 1. Juni 1911.

Nummer 11.

Diese Zeitschrift erscheint in der Regel am 1. und 15. jedes Monats. Derselben werden als Beiliebe beigelegt die mittheilend einmal vierteljährlich erscheinenden: „Mitteilungen aus den deutschen Schutzgebieten“, herausgegeben von Dr. Freiherrn v. Danckelmann. Der vierteljährliche Abonnementspreis für das Kolonialblatt mit den Beilagen beträgt beim Bezuge durch die Post und die Buchhandlungen M 4.—, direct unter Erstellen durch die Verlagshandlung: a) M 5.— für Deutschland einseitig, bei deutschen Schutzgebieten und Österreich-Ungarns, b) M 6.— für die Länder des Weltverkehrs. — Einstellungen und Anfragen sind an die Königlich-Preussische Buchhandlung von Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin SW 68, Kochstraße 68-71, zu richten.

**Inhalt: Amtlicher Teil:** Vertrag, betr. das Landungsweesen in Swakopmund. Vom 10./20. Mai 1911 S. 407. — Bekanntmachung des Gouverneurs von Kamerun, betr. Eröffnung eines Nebenzollamts in Buea. Vom 20. März 1911 S. 422. — Tesgleichen betr. die Beiseuerung der Eingeborenen. Vom 20. März 1911 S. 422. — Verordnung des Gouverneurs von Deutsch-Neuguinea, betr. die Abänderung des Tariffs zur Zollordnung vom 10. Juni 1908. Vom 1. März 1911 S. 423. — Das Statut der Diamantenregie des südwestsafrikanischen Schutzgebiets S. 423. — Anwendung des Deutschen Arzneibuchs 6 in den Schutzgebieten Afrikas und der Südsee S. 424. — Personalien S. 424.

**Nichtamtlicher Teil:** Deutsch-Ostafrika: Nachweisung der Brutto-Einnahmen bei den Binnengrenz-Zollstellen von Deutsch-Ostafrika im Monat Dezember 1910 und in den Monaten Januar und Februar 1911 S. 425. — Die Zentralbahn S. 426.

Kamerun: Die Eröffnung der Manengubabahn S. 427.

Zogo: Die Hinterlandbahn Lome-Atakpame S. 427. — Zum Eintritz der Landungsbrücke in Lome S. 431. — Nachweisung der bei den Zollämtern des Schutzgebiets Zogo im Monat März 1911 fällig gewordenen Zollbeträge S. 432.

Kolonialwirtschaftliche Mitteilungen: Deutsch-kolonialer Baumwollbau S. 432.

Aus fremden Kolonien und Produktionsgebieten: Die Lage der indischen Baumwollindustrie S. 433. — Die afghanische Baumwollindustrie S. 435. — Stand der Baumwollsaaten in Ägypten im April 1911 S. 435. — Baumwollanbau im Staate Serbien S. 435. — Zur Hebung der Baumwollkultur in Turkestan S. 436. — Der Kaffaboner Kakaomarkt im April 1911 S. 436. — Kakaomarkt auf Ceylon S. 436. — Kakaomarkt in Guayaquil im 1. Vierteljahr 1911 S. 437. — Kakaos-Ausfuhr aus der Dominikanischen Republik, Januar bis Februar 1911 S. 437. — Koffeehandel der Philippinen 1910 S. 437. — Kupferausfuhr aus dem französischen Kongogebiet S. 438. — Die Bergwerksindustrie des Transvaal im Jahre 1910 S. 438. — Außenhandel der belgischen Kongozone in der ersten Hälfte des Jahres 1910 S. 440.

Vermischtes: Die Baumwollindustrie in Großbritannien S. 440. — Die Eisenbahnen auf den hawaiischen Inseln S. 441. — Koloniale Literatur (IX.) S. 442. — Verkehrs-Nachrichten S. 445. — Schiffsbewegungen S. 449. — Kurse deutscher Kolonialwerte S. 450.

## Amtlicher Teil

### Gesetze; Verordnungen der Reichsbehörden; Verträge.

#### Vertrag, betr. das Landungsweesen in Swakopmund.

Vom 10./20. Mai 1911.\*)

Zwischen dem südwestsafrikanischen Landesfiskus, vertreten durch den Staatssekretär des Reichs-Kolonialamts, und der Boermann-Linie, Hamburg, sind unter Aufhebung des Vertrages, betreffend das Landungsweesen in Swakopmund vom 14./24. Juli 1909, nachstehende Vereinbarungen getroffen worden:

§ 1. Die Boermann-Linie verpflichtet sich, die Personen-, Tier- und Güterbeförderung im Hafen von Swakopmund zwischen Schiff und Land in beiden Richtungen und zwischen Schiff und Schiff auf der Meere in einer dem allgemeinen Verkehrsinteresse und der angelegtesten Betriebsordnung entsprechenden Weise zu betreiben. Insbesondere hat sie auf ihre Kosten dafür zu sorgen, daß das zum Landungsbetriebe unter normalen Verhältnissen nötige Personal und Inventar stets vollständig und in leistungsfähigem Zustande vorhanden ist.

\*) Vgl. „Deutsches Kolonialblatt“ 1909, Nr. 20, S. 935 ff.

§ 2. 1. Die Woermann-Linie verpflichtet sich, die Personen-, Tier- und Güterbeförderung im Hafen von Swatopmund zwischen Schiff und dem Lande in beiden Richtungen und zwischen Schiff und Schiff auf der Reede auf Grund der angefertigten Betriebsordnung nach gleichen Grundsätzen für jedermann auszuführen, der hierzu ihre Mitwirkung in Anspruch nimmt und zur Zahlung der tarifmäßigen Hafengebühren und Beförderungsgebühren an die Woermann-Linie bereit ist.

2. Für die Hafengebühren und die Beförderungsgebühren ist der angefertigte Tarif maßgebend. Die Höhe der darin festgesetzten Beförderungsgebühren kann ohne Einverständnis der Woermann-Linie nicht geändert werden.

§ 3. 1. Die Woermann-Linie verpflichtet sich, dem südwestafrikanischen Landesfiskus eine Rückgabe von 0,25 *M* für das Kubikmeter oder 1000 kg für alle ein- und ausgehenden Güter jowie in Käfigen beförderten kleinen Tiere, für welche sie die tarifmäßigen Beförderungsgebühren erhebt, zu gewähren und an die Zollkasse in Swatopmund gleichzeitig mit den Hafengebühren für die betreffenden Schiffe abzuführen. Diese Rückgabe wird stets auf die Einheit berechnet, die bei Berechnung der Beförderungsgebühren maßgebend gewesen ist.

2. Die Woermann-Linie wird dem Landesfiskus ferner eine Rückgabe von 2 *M* für jedes Stück Großvieh über 1000 Stück jährlich und eine Rückgabe von 0,50 *M* für jedes Stück Kleinvieh über 5000 Stück jährlich gewähren.

Die Rückgabe wird die Woermann-Linie einmal jährlich und zwar innerhalb von 14 Tagen nach Ablauf eines jeden Vertragsjahres an die Zollkasse in Swatopmund einzahlen.

3. Aus den Beförderungsgebühren für Personen und Gepäck hat die Woermann-Linie feinertei Rückgaben zu gewähren.

§ 4. Der Fiskus verpflichtet sich, für die Dauer dieses Vertrages die Beförderung sämtlicher in Swatopmund für seine Rechnung ankommenden und abgehenden Personen, Tiere und Güter zwischen Schiff und Land in beiden Richtungen, ober von Schiff zu Schiff unter Zahlung der tarifmäßigen Gebühren ausschließlich der Woermann-Linie zu übertragen.

§ 5. 1. Dieser Vertrag tritt mit dem Tage der Veröffentlichung in Kraft und läuft bis zum 30. September 1912; er läuft stillschweigend unverändert weiter, falls eine Kündigung von keiner der beiden Parteien erfolgt.

2. Jede der beiden Parteien kann den Vertrag mit einer Kündigungsfrist von einem Jahr zum 30. September eines jeden Jahres aufheben, zuerst zum 30. September 1912.

3. Nach der Fristus von dem ihm nach dem letzten Satze des § 11 Nr. 1 zustehenden Rechte Gebrauch, so steht der Woermann-Linie das Recht zu, innerhalb von zwei Monaten nach Empfang der vorgeesehenen Mitteilung den Vertrag auf den Tag der Überweisung der neuen Brücke zu kündigen.

§ 6. 1. Wird die Brücke in Swatopmund gänzlich zerstört, ohne daß gleichwertiger Ersatz sofort vorhanden ist und der Woermann-Linie überwiesen wird, so tritt der Vertrag sofort außer Kraft; bei teilweiser Zerstörung hat die Woermann-Linie den Vertrag nach Möglichkeit weiter zu erfüllen.

2. Die Woermann-Linie ist inbessen in einem solchen Falle verpflichtet, zu versuchen, den Betrieb mit den vorhandenen oder ohne unverhältnismäßig hohe Kosten zu beschaffenden Hilfsmitteln bestmöglichst an der Alten Landestelle aufrecht zu erhalten. Die der Woermann-Linie für eine solche Landung und Verschiffung an der Alten Landestelle zustehenden Gebühren sollen eintretendenfalls neu geregelt werden. Keinesfalls sollen sich aber die Beförderungsgebühren für Güter zwischen Schiff und dem Zollhof in beiden Richtungen höher als 8,50 *M* für das Kubikmeter oder 1000 kg nach der Wahl der Woermann-Linie stellen.

§ 7. 1. Die Leistungen der Woermann-Linie bei der Beförderung von Schiff an Land sind wie folgt begrenzt:

a) bei der Personenbeförderung durch:

Empfangnahme in den Landungsfahrzeugen längsseits des Schiffes und Absetzen auf die Brücke;

b) bei der Tierbeförderung durch:

Empfangnahme in den Leichterfahrzeugen längsseit des Schiffes und Übergabe im Zollhof;

c) bei der Beförderung von Gepäck und sämtlichen Gütern im Einzelgewicht von nicht mehr als 4½ t durch:

Empfangnahme in den Leichterfahrzeugen längsseit des Schiffes und Übergabe nach erfolgter Stapelung im Zollhof an den Empfangsberechtigten;

- d) bei der Beförderung von Stücken im Einzelgewicht von über 4,5 bis 20 t und Massengütern, die auf der Brücke übernommen oder übergeben werden, durch:

Empfangnahme längsseit des Schiffes in den Leichterfahrzeugen und Übergabe in den von den Empfängern rechtzeitig und in genügendem Umfang zu stellenden geeigneten Eisenbahnwagen unter den Kränen auf der Brücke nach erfolgter Stapelung in diese Eisenbahnwagen durch die Boermann-Linie;

- e) bei der Beförderung von Gütern im Einzelgewicht von über 20 t durch Empfangnahme in den Leichterfahrzeugen längsseit des Schiffes und Übergabe am hochwasserfreien Strande an den Empfänger.

Die Leistungen bei der Beförderung vom Lande an das Schiff (Verschiffung) werden in sinngemäß umgekehrter Folge begrenzt.

2. Die Leistungen der Boermann-Linie bei der Beförderung von Schiff zu Schiff beginnen mit Empfangnahme längsseit des Schiffes in den Leichterfahrzeugen und endigen mit Einlegen in die schiffsseitig zu stellenden Schlingen oder sonstigen Übernahmevorrichtungen des übernehmenden Schiffes.

3. Die Boermann-Linie ist nicht verpflichtet, Stücke im Einzelgewicht von mehr als 4,5 t bei der Landung im Zollhof abzuliefern oder bei der Verschiffung dafelbst zu übernehmen. Solche Stücke sind, falls sie nicht über 20 t wiegen, bei der Landung auf der Brücke in die von den Empfängern rechtzeitig zu stellenden Eisenbahnwagen zu stapeln und dort zu übergeben, bzw. bei der Verschiffung aus den von den Verschiffern unter die Kräne gestellten Eisenbahnwagen in Empfang zu nehmen.

4. Massengüter hat die Boermann-Linie auf der Brücke unter den Kränen in die von den Empfängern rechtzeitig zu stellenden geeigneten Eisenbahnwagen zu stapeln und dort zu übergeben bzw. bei der Verschiffung aus den von den Verschiffern unter die Kräne auf den Brückentopf gestellten Wagen in Empfang zu nehmen, wenn es sich um Güter gleicher Art handelt, die in Mengen von nicht weniger als 100 Tons mit einem Schiff und auf ein Konnossement verladen, ein- bzw. ausgeführt werden und schiffsseitig in ununterbrochener Folge in Mengen von mindestens 20 t ständisch gelöscht bzw. übergenommen werden können.

5. Die Boermann-Linie ist verpflichtet, auf Ansuchen der Empfänger bzw. der Verschiffer die Beförderung der zur Beladung mit Stücken im Einzelgewicht von über 4,5 bis 20 t oder mit Massengütern bestimmten bzw. der mit solchen Stücken oder Massengütern beladenen Güterwagen der Empfänger oder Verschiffer mit ihren Lokomotiven zwischen dem Brückentopf und der Brückenwurzel in beiden Richtungen zu übernehmen. Für diese Leistung steht ihr die im Tarif besonders vorgesehene Vergütung zu.

6. Die Boermann-Linie ist verpflichtet, auch solche Teilleistungen, für die im Tarif besondere Sätze vorgesehen sind, auszuführen.

§ 8. 1. Die Boermann-Linie ist, unbeschadet der Bestimmungen im § 6,2, berechtigt, aber nicht verpflichtet, mit vorher eingeholter Erlaubnis der Zollbehörde Personen, Gepäck, Tiere und Güter an der Alten Landestelle zu landen und zu verschiffen. Erfolgt eine solche Landung oder Verschiffung an der Alten Landestelle auf Wunsch der Boermann-Linie, so stehen ihr hierfür nur die vollen Sätze des angehefteten Tarifes zu, wobei eine Landung oder Verschiffung über die Alte Landestelle als gleichwertig mit der Landung oder Verschiffung über die Brücke erachtet wird.

2. Erfolgt eine Landung oder Verschiffung an der Alten Landestelle auf Wunsch des kaiserlichen Gouvernements, so ist die Boermann-Linie berechtigt, falls sie zu einer solchen Landung oder Verschiffung an der Alten Landestelle in der Lage und bereit ist, für die an dieser Stelle gelandeten oder verschifften Gepäckstücke, Tiere und Güter eine erhöhte, gegebenenfalls neu festzusetzende Gebühr zu erheben, deren Höhe indes die in § 6 Absatz 2 festgesetzte Ziffer nicht übersteigen soll.

§ 9. 1. Soweit die Boermann-Linie bei der Personen-, Gepäck-, Tier- und Güterbeförderung zwischen Schiff und Land mitwirkt, ist sie verpflichtet, die Hafengebühren einzuziehen und an zwei vom Zollamt ein für allemal zu bestimmenden Tagen im Monat an die Zollkasse in Swakopmund abzuführen; die Abführung braucht keinesfalls früher als 14 Tage nach beendeter Entschiffung und Beladung des betreffenden Schiffes zu erfolgen.

2. Der Landesfiskus verspricht, die Boermann-Linie von der Verpflichtung zur Einziehung der Hafengebühren und von deren Abführung an die Zollkasse in Swakopmund zu entbinden, wenn diese Arbeitsleistung ohne Vermeerzung des Personals vom Zollamt selbst ausgeführt werden kann.

§ 10. 1. Die Frage, ob der Betrieb den Vorschriften des § 1 entsprechend eingerichtet ist, gegebenenfalls welche Änderungen dazu notwendig sind, entscheidet eine Kommission, die aus einem

Bezirksrichter in Swakopmund als Vorsitzenden und zwei Beisitzern zu bilden ist, von denen jede Partei einen zu berufen hat. Den Bezirksrichter bestimmt der Gouverneur. Wenn eine Partei die Ernennung des Beisitzers länger als zwei Wochen nach erfolgter schriftlicher Aufforderung verzögert, so ernannt ihn der Oberrichter in Windhof. Innerhalb der Kommission entscheidet die Mehrheit der Stimmen. Auch regelt sie durch Mehrheitsbeschluß das Verfahren.

2. Diese Kommission hat auch solche Erhebungen und Feststellungen im Schutzgebiet zu machen, die für die Entscheidungen des laut § 18 in Deutschland zu bildenden Schiedsgerichts etwa notwendig werden. Über die Rechtmäßigkeit solcher Erhebungen und Feststellungen entscheidet indes das nach § 18 gebildete Schiedsgericht.

3. Die Kosten trägt im Falle des Abs. 1 jede Partei an ihrem Teile, im Falle des Abs. 2 bilden sie einen Teil der Kosten des Schiedsverfahrens.

§ 11. 1. Zur Benutzung bei der Personen-, Gepäc-, Tier- und Güterbeförderung zwischen Schiff und dem Lande im Hafen von Swakopmund überläßt der Fiskus der Woermann-Linie leihweise folgende in Swakopmund vorhandenen Anlagen und Betriebsmittel:

1. einen 20 t, einen 5 t, einen 3 t und drei 2 t-Krane auf der Landungsbrücke;
2. 3 Lokomotiven und 30 offene Plattformwagen von je 5 t Tragfähigkeit;
3. die Gleise auf der Landungsbrücke, im Zollhof und an der Molenzugel.

Der Fiskus gestattet der Woermann-Linie ferner die Benutzung der Brücke, soweit dies der Woermann-Linie zur Durchführung eines geordneten Landungs- und Verschiffungsbetriebes erforderlich erscheint. Insbesondere soll es der Woermann-Linie gestattet sein, auf dem Brückenkopf eine Schreibstube (wie bisher) sowie einen Signalmast auf der Brücke auf ihre Kosten zu halten. Der Fiskus behält sich vor, an Stelle der jetzigen eine neue Brücke nebst den zugehörigen Kranen und sonstigen Nebenanlagen der Woermann-Linie zur Benutzung zu überweisen. Doch muß er ihr diese Absicht mindestens acht Monate vorher mitteilen.

2. Soweit zur Durchführung eines geordneten Landungs- und Verschiffungsbetriebes ein weiterer Bedarf an Lokomotiven und Güterwagen erforderlich ist, wird das Gouvernement dahingehende Wünsche der Woermann-Linie im Rahmen der gesetzlich verfügbaren Mittel berücksichtigen und ihnen, falls gerechtfertigt, möglichst umgehend, spätestens aber innerhalb drei Monaten nach Eingang des Ansuchens entsprechen. Bei Meinungsverschiedenheiten entscheidet die nach § 10 zu bildende Kommission. Hinsichtlich des Verfahrens gilt das in § 10 Bestimmte.

Insbesondere hat der Fiskus der Woermann-Linie bei Eintreffen von Schieneneinheiten von über 50 t mit einem Schiffe genügende und geeignete Schienenwagen zur Verbringung in den Zollhof zu stellen.

3. Weiterhin überläßt der Fiskus der Woermann-Linie für die Dauer des vorliegenden Vertrages das von ihr seinerzeit für die Reparaturwerkstätten nebst Zubehör benutzte Gelände im Zollhof an der Wurzel der alten Mole zur unentgeltlichen Benutzung. Ferner überläßt der Fiskus der Woermann-Linie für die gleiche Dauer das Gelände für die verschiedenen Zollbuden der Woermann-Linie im Zollhof, das Gelände für den im Zollhof stehenden Lagergeschuppen der Woermann-Linie, den Platz für die an der Wurzel der Mole lagernden Materialien und das für den Landungsbetrieb etwa sonst noch erforderliche Gelände, soweit der Fiskus die Verfügung über dieses Gelände hat und dessen nicht selbst bedarf.

Für den Fall, daß er dieser Gelände bedarf, wird er der Woermann-Linie an anderer geeigneter Stelle entsprechende Gelände zur unentgeltlichen Benutzung für die Dauer dieses Vertrages überlassen, soweit er über solches Gelände verfügt.

4. Der Woermann-Linie steht das Recht zu, die für den Landungsbetrieb erforderlichen afrikanischen Farbigen in das Schutzgebiet einzuführen und während der Dauer dieses Vertrages in den bisherigen Unterkunftsräumen an der Koonstraße zu halten, vorausgesetzt, daß dort ausreichendes weißes Personal für die zuverlässige Überwachung der Farbigen dauernd stationiert ist.

§ 12. 1. Die Lieferung der Materialien, die zum Betriebe der nach § 11 Ziffer 1 überlassenen Betriebsmittel erforderlich sind, sowie die Lieferung des elektrischen Stromes für den Kranbetrieb ist Sache der Woermann-Linie.

2. Die Instandhaltung der Landungsbrücke, sowie der sämtlichen Gleise liegt dem Fiskus ob.

3. Die Instandhaltung der der Woermann-Linie leihweise überlassenen Krane einschließlich der elektrischen Zuleitung, sowie der Lokomotiven und Eisenbahngüterwagen ist Sache der Woermann-Linie. Sie geschieht durch sie auf ihre Kosten. Nur solche hierbei sich zeigende Mängel und Schäden, von denen die Woermann-Linie nachweisen kann, daß sie auf Fehlern der Herstellung

oder des Materials beruhen, oder durch außergewöhnliche Naturereignisse herbeigeführt sind, hat der Fiskus zu beteiligen. Für gewöhnliche Abnutzung der der Woermann-Linie überlassenen Kräne, Lokomotiven und Eisenbahngüterwagen hat die Woermann-Linie nicht aufzukommen.

Sie hat diese Betriebsmittel jedoch in einem Zustande wieder abzuliefern, der erkennen läßt, daß für ordnungsmäßige Unterhaltung Sorge getragen ist. Der etwa während der Dauer dieses Vertrages notwendig werdende Ersatz und Einbau von Kesseln, Feuerbüchsen, Radlägen und Drehwerksträngen an den der Woermann-Linie überlassenen Betriebsmitteln ist Sache des Fiskus.

4. Ist eine Erweiterung der Hafen- und Gleisanlagen oder eine Vermehrung der Betriebsmittel erforderlich, so wird nach dem Grundsätze verfahren, daß Anlagen und Betriebsmittel auf dem Wasser von der Woermann-Linie, solche auf dem Festlande einschließlich der Brücke von dem Fiskus bereitzustellen sind. Im ersteren Fall trägt die Kosten die Woermann-Linie, im letzteren der Fiskus. Befreit die kostenpflichtige Partei die Notwendigkeit einer solchen, von der Gegenpartei verlangten Erweiterung oder Vermehrung, so entscheidet endgültig die nach § 10 zu bildende Kommission. Die Woermann-Linie kann jedoch den Bau einer neuen Brücke oder Mole oder die Verlängerung der bestehenden nicht verlangen. Hinsichtlich des Verfahrens gilt das in § 10 Bestimmte.

5. Führt der Fiskus die von ihm zu leistenden Reparaturen nicht oder nicht so aus, wie es zur Durchführung des Vertrages nötig ist, so ist die Woermann-Linie nicht nur von den ihr obliegenden Reparaturen der dadurch außer Tätigkeit gesetzten Betriebsmittel für die Dauer der Reparaturarbeiten befreit, sondern ist auch für die Dauer dieser Behinderung von den Verpflichtungen aus diesem Vertrage entbunden, soweit ihr deren Erfüllung durch eine solche Behinderung erheblich erschwert oder unmöglich gemacht wird.

§ 13. Für Betriebsstörungen, die infolge von Beschädigungen an der Brücke oder den sonstigen von dem Fiskus zu unterhaltenden Landungsanlagen eintreten, und während der Instandsetzungsarbeiten andauern, hat die Woermann-Linie gegen den Fiskus keinerlei Ersatzansprüche; andererseits ist die Woermann-Linie nicht verantwortlich für Betriebsstörungen, welche aus den gleichen Ursachen oder durch Verluste und Instandsetzungsarbeiten von Fahrzeugen, Erkrankungen des Personals und ähnlichen Gründen eintreten und bis zur Wiederherstellung des früheren Zustandes andauern.

§ 14. 1. Die Woermann-Linie verpflichtet sich für die Ausführung von Peilungen oder für sonstige dienstliche Zwecke der vom Gouvernement zu bestimmenden Behörden in Swatopmund auf Verlangen von den ihr dort zur Verfügung stehenden Fahrzeugen diejenigen mit Besatzung und Ausrüstung zum Gebrauch zu überlassen, die die genannten Behörden für erforderlich bezeichnen. Der Fiskus hat der Woermann-Linie hierfür eine angemessene Entschädigung zu zahlen.

2. Die Woermann-Linie verpflichtet sich ferner, für die Ausführung von Instandsetzungsarbeiten an der Landungsbrücke den in Absatz 1 genannten Behörden auf Verlangen die ihr überwiesenen Betriebsmittel, sowie auch die von der Woermann-Linie selbst hergestellten Anlagen und Betriebsmittel nebst Besatzung gegen Erstattung der baren Auslagen zum Gebrauch zu überlassen, wenn nicht ernstliche, nautische Bedenken für die Sicherheit des Personals und der Betriebsmittel vorliegen.

3. Soweit die Überlassung der in diesem Paragraphen erwähnten Betriebsmittel eine erhebliche Störung des Landungsbetriebes zur Folge haben würde, kann sie nur verlangt werden, wenn eine Verzögerung der fraglichen Arbeiten mit einer ersten Gefahr für die Landungsbrücke verbunden sein würde.

Die Entscheidung, ob dies der Fall ist, trifft endgültig die Hafenbehörde.

4. Für ordnungsmäßige Durchführung des Betriebes übernimmt die Woermann-Linie solchenfalls keinerlei Gewähr.

Der Fiskus haftet der Woermann-Linie für Schäden an und Verluste von solchen Betriebsmitteln für die Zeit, während welcher diese den in dem Absatz 1 genannten Behörden auf Grund dieses Paragraphen zur Verfügung gestellt sind, sofern nicht eine Fahrlässigkeit des von der Woermann-Linie gestellten Personals oder ein Schaden stiftendes Ereignis vorliegt, welches auch ohne die von der Behörde in Anspruch genommene Leistung eingetreten wäre.

§ 15. Alsbalb nach Ankunft von Schiffen auf der Reede von Swatopmund hat die Woermann-Linie die vom Gouvernement zu bestimmenden Beamten in einem geeigneten Fahrzeuge unentgeltlich zum Schiff und zurück an Land zu befördern. Soweit Reichs- und Schutzgebietsbeamte, Angehörige der Schutztruppen oder der Kaiserlichen Marine zur Erledigung von Dienst-

geschäften zwischen dem Lande und den auf der Reede liegenden Schiffen zu verkehren haben, hat ihnen die Woermann-Linie, auch abgesehen von dem Fall des Absatz 1 freie Beförderung in beiden Richtungen zu gewähren, doch kann die Bestellung einer besonderen Fahrgelegenheit nicht gefordert werden.

§ 16. Die Woermann-Linie hat alle für allgemeine, insbesondere für statistische Zwecke notwendigen Nachweise und Feststellungen gemäß den ihr vom Gouvernement zugehenden Anweisungen ohne Vergütung zu bewirken, soweit ihr die Unterlagen bekannt sind und es sich nicht um interne Geschäftsangelegenheiten der Woermann-Linie handelt.

§ 17. 1. Alle Ansprüche aus diesem Vertrage entscheidet unter Ausschluß des Rechtsweges ein Schiedsgericht. Sie müssen innerhalb der Ausschlußfrist eines Jahres, vom Tage der Fälligkeit der Ansprüche an gerechnet, durch Anrufen des Schiedsgerichts geltend gemacht werden, und werden dann auf dem Wege des schiedsgerichtlichen Verfahrens endgültig und unter Ausschluß des Rechtsweges entschieden.

2. Das aus drei Personen bestehende Schiedsgericht tritt in Hamburg zusammen, falls der Fiskus das Schiedsgericht anruft, und in Berlin, falls die Woermann-Linie dieses tut. Der Vorsitzende des Schiedsgerichts soll der jeweilige Präsident des Hanseatischen Oberlandesgerichts oder eine von ihm zu ernennende Persönlichkeit sein, falls das Schiedsgericht seinen Sitz in Hamburg, und der Präsident des Kammergerichts oder eine von ihm zu ernennende Persönlichkeit, falls das Schiedsgericht seinen Sitz in Berlin hat.

Jede der beiden Parteien ernannt einen Beisitzenden. Das dem Fiskus zustehende Ernennungsrecht wird vom Reichs-Kolonialamt in Berlin ausgeübt.

3. Für das Verfahren gelten die Vorschriften der Zivilprozeßordnung für das Deutsche Reich mit der Maßgabe, daß die Frist zur Benennung des zweiten Schiedsrichters auf vier Wochen festgesetzt wird.

§ 18. Dieser Vertrag wird in einer Hauptausfertigung für den Fiskus und in einer Nebenausfertigung für die Woermann-Linie geschlossen. Die Kosten des Vertragschlusses, namentlich die Stempelsteuern, gehen zu Lasten der letzteren.

Berlin, den 10. Mai 1911.

Hamburg, den 20. Mai 1911.

Der Staatssekretär  
des Reichs-Kolonialamts.  
v. Lindequist.

Woermann-Linie  
Th. Ritter.

## Betriebsordnung.

### A. Arbeitszeit.

1. Die Arbeitszeit des Betriebes dauert von 6 Uhr vormittags bis 6 Uhr nachmittags mit Essenspausen von insgesamt 2 Stunden. Es steht der Woermann-Linie frei, die Essenspausen so zu legen, wie es ihr am besten erscheint.

Mit der Abnahme der Personen, Tiere und Güter von längsweits des Schiffes wird so rechtzeitig aufgehört, daß auch die letzten Personen, Tiere und Güter bis 6 Uhr nachmittags gelandet sein können.

2. An Sonn- und Festtagen wird, abgesehen von der Beförderung der Post und Passagiere, nur in dringenden Notfällen gearbeitet. Ob ein solcher vorliegt, entscheidet im Streitfall das Hafenamt.

Als Feiertage in diesem Sinne gelten: der Neujahrstag, Kaisers Geburtstag, Karfreitag, die beiden Oftertage, Himmelfahrt, die beiden Pfingsttage, Bußtag und der erste und zweite Weihnachtstag.

3. Für Arbeiten außerhalb der Arbeitszeit oder an Sonn- und Festtagen, welche auf Antrag der Leitung eines Schiffes oder deren Vertreter am Lande von dem Betriebsunternehmer ausgeführt werden, sind von dem Antragsteller dem Betriebsunternehmer die daraus entstehenden Extralosten (Überstundenlöhne, Zoll, Überstundenkosten der etwa nötig werdenden Beleuchtung usw.) zu ersehen.

Der Betriebsunternehmer ist, abgesehen von der Beförderung der Post und Passagiere sowie von dringendem Notfall, nicht verpflichtet, einem solchen Antrag zu entsprechen. Ob ein dringender Notfall vorliegt, entscheidet im Streitfalle das Hafenamt.

Sollte seitens des Landesfiskus eine elektrische Beleuchtungsanlage für die Brücke und den Zollhof geschaffen werden, so ist die Woermann-Linie verpflichtet, dem Fiskus die Kosten zu erstatten, die für den zur etwa nötig werdenden Beleuchtung verbrauchten Strom entstehen.

4. Der Betriebsunternehmer ist berechtigt, den Betrieb auch während der Arbeitszeit einzustellen, wenn infolge Dunkelwerdens, Nebels oder durch den Zustand der See die Durchführung des Betriebes erheblich beeinträchtigt wird oder Gefahr für Menschenleben oder Eigentum durch die Fortführung des Betriebes droht. Die Einstellung und Wiedereröffnung des Betriebes bei solchen Ereignissen wird der Betriebsunternehmer nach eigenem besten, sachverständigen Ermessen bestimmen, ohne irgendwelche Verantwortung dafür zu übernehmen, daß dies rechtzeitig geschieht.

#### B. Auftragserteilung.

1. Der Betriebsunternehmer wird für jeden, welcher seine Mitwirkung in Anspruch nimmt, die Beförderung von Personen, Tieren und Gütern von, nach und zwischen Schiffen ausführen, welche auf der Reede von Swatopmund verankert sind.

Er ist jedoch nur verpflichtet, dahin gehenden Anträgen bei solchen Schiffen stattzugeben, die nicht weiter als 1 1/2 Seemeilen vom Brückenkopf vor Anker liegen.

2. Der Betriebsunternehmer ist nur verpflichtet, solche Aufträge auszuführen, die ihm schriftlich in der vorgeschriebenen Form erteilt werden. Im dem Antrage hat der Auftraggeber den Namen des betreffenden Schiffes, die Art der gewünschten Leistung (Ladung, Verschiffung oder Umladung), sowie die Anzahl der Personen und der Gepäcksstücke, der Tiere und Güter, unter Bezeichnung der Menge, Gattung und Art anzugeben, und sich unter ausdrücklicher Anerkennung der Betriebsordnung zu verpflichten, die tarifmäßigen Gebühren zu entrichten. Dieser Antrag kann von dem betreffenden Schiffsführer, oder von seinem Vertreter am Lande, oder auch von dem Empfänger ausgehen. Geht dieser Auftrag von dem Empfänger aus, so ist dem Auftrag der oder die Frachtscheine über die betreffenden Tiere oder Güter beizufügen. Ferner ist dem Auftrage das Schiffsmanifest über die gesamten in Swatopmund durch den Betriebsunternehmer zu landenden oder umzuladenden Tiere und Güter beizufügen. Das Manifest muß Angaben enthalten über Marken und Nummer, Anzahl, Art, Inhalt, Empfänger, Maß und Bruttogewicht der einzelnen Stücke. Sendung an „Order“ sind als solche zu bezeichnen. Im Zollmanifest sind aber noch für „Order“-Güter die Empfänger anzugeben.

3. Werden die Fahrzeuge des Betriebsunternehmers in Anspruch genommen, ohne daß der vorgeschriebene, schriftliche Auftrag erteilt ist, so gilt der Benutzer der Fahrzeuge als Auftraggeber und die Verpflichtungen, welche ein solcher Auftrag nach sich zieht, als von ihm dem Betriebsunternehmer gegenüber eingegangen, unbeschadet der gesetzlichen Rechte des Betriebsunternehmers, sich an den ihm übergebenen Gepäcksstücken, Tieren oder Gütern schadlos zu halten.

#### C. Personenverkehr und Gepäcbeförderung.

1. Die Beförderung von Personen zwischen Schiffen auf der Reede oder zwischen Schiff und dem Lande geschieht auf Gefahr der Beförderten. Sie erfolgt gegen Lösung einer Fahrkarte. Diese berechtigt nicht zu der Forderung auf Bestellung einer besonderen Beförderungsgelegenheit; die Fahrgäste haben vielmehr zu warten, bis sich eine geeignete Überfahrtsgelegenheit nach oder von den in Frage kommenden Schiffen bietet.

2. Handgepäck in bescheidenem Umfange (nicht mehr als zwei Stücke für jede Person) wird nach Möglichkeit zugleich mit den Passagieren in denselben Fahrzeugen befördert. Das übrige, den Passagieren gehörige Gepäck wird mit besonderen Fahrzeugen gelandet. Bei der Beförderung des sogenannten Raumpäckes von Land an das Schiff sind die vorchriftsmäßigen, bei dem Betriebsunternehmer bzw. dem Reedereivertreter kostenfrei erhältlichen Formulare für Auftragserteilung und Schiffszettel ordnungsmäßig ausgefüllt dem Betriebsunternehmer zusammen mit dem Gepäck einzureichen. Für das vom Schiff an Land zu befördernde Raumpäck sind seitens des Kapitäns auf Verlangen des Betriebsunternehmers Gepäckscheine auszustellen.

3. Die Beförderung des Hand- und Kabinengepäckes, welches die Fahrgäste mit sich führen, erfolgt kostenlos. Für die Beförderung des Raumpäckes werden die tarifmäßigen Hafengebühren und Beförderungsgebühren erhoben.

4. Der Betriebsunternehmer haftet nicht für beschädigtes oder in Verlust geratenes Gepäck, soweit für dasselbe Beförderungsgebühren nicht erhoben werden. Für das Raumpäck, für welches

die Beförderungsgebühren erhoben werden, haftet der Betriebsunternehmer keinesfalls mit einem höheren Betrage als 50,— M für jedes Kollo\*).

#### D. Verkehr mit den Schiffen.

I. Der Betriebsunternehmer braucht den gemäß Wt. B. Absatz 2 ordnungsmäßig erteilten Aufträgen zur Landung, Verschiffung oder Umladung von Personen, Gepäcksstücken, Tieren oder Gütern nur dann zu entsprechen wenn:

- a) das Schiff die behördliche Verkehrserlaubnis erhalten hat;
- b) allen von der Zoll- und der Hafensbehörde erlassenen Vorschriften entsprochen ist;
- c) der Führer des Schiffes zwei von ihm gezeichnete Listen der zu landenden oder umzuschiffenden Passagiere und deren Gepäcksstücke mit summarischer Angabe von deren Zahl für jeden Passagier und drei von ihm gezeichnete, vollständige Manifeste über die zu landenden oder umzuschiffenden Tiere oder Güter bei dem Betriebsunternehmer eingereicht hat.

Die Manifeste müssen Angaben enthalten über Marken, Nummern, Anzahl, Art, Inhalt, Empfänger, Maß und Bruttogewicht der Kolloi. (Bei Sendungen an „Order“ sind die Namen der Empfänger ebenfalls anzugeben.)

- d) der Schiffsführer sich durch Unterschrift verpflichtet hat, die sonstigen Bedingungen der Betriebsordnung zu erfüllen. Falls der Betriebsunternehmer von diesem Erfordernis absteht, kann er die Erfüllung der dem Schiffe (Schiffer, Reeder) in dieser Betriebsordnung auferlegten Verpflichtungen nicht verlangen.

2. Zur Befehlennigung der Erledigung dieser Vorschriften hat ein Angestellter des Betriebsunternehmers, nachdem die behördliche Verkehrserlaubnis erteilt worden ist, und sofern der Zustand der See solches ohne Gefahr zuläßt, sich an Bord des Schiffes zu begeben, die Listen und Manifeste in Empfang zu nehmen und dem Schiffsführer eine Ausfertigung der Betriebsordnung einzuhandigen.

#### E. Verteilung und Behandlung der Leichterfahrzeuge.

1. Die Leichterfahrzeuge werden nach folgenden Grundsätzen verteilt:

- Kriegsschiffe erhalten vor allen anderen Schiffen den Vorzug;
- Post- und Passagierdampfer erhalten vor Frachtdampfern und Seglern den Vorzug.

Als Post- und Passagierdampfer werden angesehen die Dampfer regelmäßiger Linien, welche nach einem festen veröffentlichten Fahrplane verkehren und Passagiere befördern.

Die Kriegsschiffe, nach ihnen die Post- und Passagierdampfer, nach ihnen die sonstigen Dampfer und die Segler erhalten nach der Reihenfolge ihrer Ankunft und nach Maßgabe des vorhandenen Materials so viele Fahrzeuge, als sie ohne Verzug, nachdem die Fahrzeuge längsseit gebracht sind, beladen oder entlößen. Bei Meinungsverschiedenheiten über die Reihenfolge entscheidet das Hafenamt.

2. Die Festmachetroffen für die Fahrzeuge sind vom Schiffe zu stellen. Die Schiffe sind verantwortlich für Verlust oder Beschädigungen von Fahrzeugen des Betriebsunternehmers infolge ungenügenden Festmachens, ungenügenden Troffenmaterials, zu kurzen Anbindens, Überladens oder Hinunterfallens von Tieren oder Gütern oder sonstiger Gegenstände von Deck, aus der Schlinge oder den sonstigen Übernahme- oder Entlößenvorrichtungen.

3. Verät ein Fahrzeug ins Treiben oder sonst in Gefahr, so ist das Schiff verpflichtet, durch Abgabe der vorschriftsmäßigen Signale gemäß der anliegenden Signalordnung auf die Tatsache aufmerksam zu machen und das Signal in kurzen Pausen solange zu wiederholen, bis Hilfe kommt.

4. Für Schäden an den Schiffen, welche durch Festmachen längsseite oder Achteraushalten von Fahrzeugen entstehen, kommt der Betriebsunternehmer nicht auf, soweit diese Befreiung von der Haftung nach dem geltenden Zivilrecht möglich ist.

5. Die Schiffsführer sind verpflichtet, alle Fahrzeuge des Betriebsunternehmers, für welche dies beansprucht wird, auch solche, die nicht dem Verkehr mit dem betreffenden Schiff dienen, am Schiffe festzumachen. Sie haben bei Tag und Nacht über die Sicherheit ihrer am Schiffe fest-

\*) Es wird darauf hingewiesen, daß die Eigentümer der Gepäcksstücke sich gegen solche Schäden, für die der Betriebsunternehmer nicht haftet, durch Versicherung schon im Verschiffungshafen decken können.



gemachten Fahrzeuge des Betriebsunternehmers machen zu lassen. Dies gilt besonders auch dann, wenn eintretende schwere See eine Flucht der Schiffe von ihrem Ankerplatz auf der Reede nach der hohen See erforderlich macht.

6. Werden Leichterfahrzeuge des Betriebsunternehmers, welche der Obhut des Schiffsführers anvertraut sind, beschädigt oder geraten sie in Verlust, so werden sie an der der Bedienung des betreffenden Schiffes dienenden Anzahl Fahrzeuge gekürzt.

7. Sind durch Aufkommen schlechter See oder aus einem sonstigen Grunde weiße oder eingeborene Angestellte des Betriebsunternehmers daran gehindert, an Land zurückzukehren, so ist jeder Schiffsführer verpflichtet, ihnen angemessene Unterkunft und Verpflegung für Rechnung des Betriebsunternehmers solange zu gewähren, bis vom Lande der Betrieb wieder aufgenommen wird. Der Betriebsunternehmer wird den Schiffsführern für diese Leistung erlegen:

3,00 *M* für den Tag für jeden weißen Angestellten, einschließlich Kaffee oder Tee;  
0,50 *M* für den Tag für jeden Eingeborenen.

Ein angefangener Tag wird für voll gerechnet. Den Eingeborenen ist genügend Wasser zu verabfolgen, und wenn das Kochen nicht schiffsseitig geschieht, ausreichende Gelegenheit hierzu zu bieten.

Für die Kosten durch Verabfolgung von Spirituosen an weiße oder farbige Angestellte kommt der Betriebsunternehmer keinesfalls auf.

8. Solche Dampfer, die mit Barfassen ausgerüstet sind, sind verpflichtet, solche auf Wunsch des Betriebsunternehmers zum Schleppen seiner Leichterfahrzeuge zur Verfügung zu stellen. Eine Vergütung seitens des Betriebsunternehmers findet nicht statt weder für Mannschaften und Kohlen, noch für die Benutzung der Barfasse selbst. Weigert sich ein Schiffsführer, seine Barfasse dem Betriebsunternehmer auf Wunsch zur Verfügung zu stellen, so ist der Betriebsunternehmer berechtigt, dessen Schiff in der Bedienung entsprechend zurückzuweisen.

#### F. Verschiffung.

1. Die zur Verschiffung bestimmten Gepäcksstücke und Güter, soweit sie nicht erst auf der Reede unter den Kranen zu übergeben sind, müssen mindestens 24 Stunden vor Abfahrt des Schiffes, für welches sie bestimmt sind, dem Betriebsunternehmer im Zollhof oder in dem Zollschuppen ordnungsmäßig übergeben werden. Der Betriebsunternehmer ist nicht verpflichtet, Güter früher als drei Tage vor Abfahrt des Dampfers im Zollhof in Empfang zu nehmen; doch sind größere Gütermengen auf Wunsch des Betriebsunternehmers diesem schon früher zu übergeben.

2. Die Empfangnahme von Tieren durch den Betriebsunternehmer erfolgt erst im Augenblick der Verschiffung. Der Verschiffer oder sein Vertreter muß während der Verschiffung zugegen sein. Bei Anlieferung der Güter hat der Verschiffer dem Betriebsunternehmer die ordnungsmäßig ausgefüllten Übernahmeheftchen sowie auch die Schiffszettel zu übergeben. Die Übernahmeheftchen sind bei dem Betriebsunternehmer, die Schiffszettel bei der Vertretung der Reederei erhältlich.

3. Vor der Übergabe müssen die betreffenden Gepäcksstücke, Tiere oder Güter von der Zollbehörde freigegeben sein.

Über die empfangenen Tiere, die Raumpäckstücke und Güter wird der Betriebsunternehmer dem Anlieferer eine Empfangsbescheinigung erteilen.

4. Gepäc- und kleinere Gütermengen erhalten bei der Verschiffung den Vorzug.

5. Gütermengen von über 100 t sind möglichst frühzeitig bei dem Betriebsunternehmer anzumelden, der die Zeit der Anlieferung jeweilig festsetzen wird.

6. Der Betriebsunternehmer hat alle ihm vorchriftsmäßig übertragenen Verschiffungsaufträge auszuführen. Eine Haftung für ihre rechtzeitige Ausführung trifft ihn jedoch nicht, wenn während der Frist für die Übergabe an die Schiffe Verhältnisse eintreten, welche nach dieser Betriebsordnung eine zeitweilige Einstellung des Betriebes notwendig machen, oder wenn es sich um größere Gütermengen handelt, die später als einen Tag für je 100 t vor der erwähnten 24 stündigen Frist vor Abfahrt des betreffenden Schiffes ihm übergeben wurden oder wenn das Schiff die Reede vor der angegebenen Abfahrtszeit verläßt.

7. Die Übergabe der zur Verschiffung bestimmten Gepäcksstücke, Tiere und Güter durch den Betriebsunternehmer an die Schiffe findet durch Einlegen in die Schlinge oder eine sonstige schiffsseitig zu stellende Übernahmeverrichtung statt. Die Schiffsleitung hat den Beamten des Betriebsunternehmers über dergestalt empfangene Tiere und Güter eine Bescheinigung in doppelter, über

empfangene Gepäcksstücke in einfacher Ausfertigung auszustellen. Eine Ausfertigung hat der Betriebsunternehmer dem Verschiffer von Tieren und Gütern auf dessen Wunsch zu überlassen.

8. Die Verschiffung von Stücken über 2 1/2 t bedarf einer vorherigen rechtzeitigen Anzeige bei dem Betriebsunternehmer. Die Verschiffung von Stücken von mehr als 20 t Einzelgewicht kann, wenn überhaupt möglich, nur vom Strande aus erfolgen.

9. Die zur Verschiffung bestimmten, erst auf der Brücke zu übernehmenden Stücke im Einzelgewicht von über 4,5 bis 20 t müssen so angeliefert werden, daß die Hebezeuge ohne besondere Umfapelungsarbeit sicher angebracht werden können.

#### G. Landung.

1. Die Empfangnahme der zu landenden Gepäcksstücke, Tiere und Güter durch den Betriebsunternehmer geschieht längsseit der Schiffe in seinen Fahrzeugen durch Herausnehmen aus den Schlingen oder den sonstigen Löschvorrichtungen.

2. Gepäcksstücke und Güter, welche schiffsseitig in Stropfen oder in Rehschlingen geladet werden, verbleiben in diesen bis nach erfolgter Landung. Der Betriebsunternehmer wird solche Stropfen oder Rehschlingen dem Schiff möglichst schnell wieder zurückgeben. Für Beschädigungen oder Verluste solcher Stropfen oder Rehschlingen haftet der Betriebsunternehmer nicht, soweit diese Befreiung von der Haftung nach dem geltenden Zivilrecht möglich ist.

3. Die Feststellung der Stückzahl der gelandeten Gepäcksstücke, Tiere und Güter und etwaiger Beschädigungen an diesen geschieht auf der Brücke beim Herausnehmen aus der Schlinge des Krans oder, wenn die Landung am Strande stattfindet, nach dem Herausnehmen aus den Fahrzeugen in flutfreier Höhe. Ist die Feststellung an den genannten Orten nicht möglich gewesen, so hat sie sofort nach Verbringung in den Zollhof zu erfolgen. Die Schiffsführer sind verpflichtet, sich bei diesen Feststellungen vertreten zu lassen. Kommen sie dieser Verpflichtung nicht nach, so können sie Einwendungen gegen die Feststellungen der Boermann-Vinie nicht erheben. Die Beamten des Betriebsunternehmers haben den Vertretern der Schiffsführer auf Wunsch eine Empfangsbescheinigung über die empfangenen Gepäcksstücke, Tiere und Güter auszustellen. In diesen Bescheinigungen haben die Beamten des Betriebsunternehmers ihre Wahrnehmungen über nicht ordnungsmäßige äußere Beschaffenheit der Gepäcksstücke, Tiere und Güter und deren Anzahl zu verzeichnen.

4. Der Betriebsunternehmer ist nicht verpflichtet, sich mit der Landung oder Verschiffung oder Umladung loser Kohlen, Briffetts, Kots, Getreide, Erze, Guano oder sonstiger loser Güter irgendwie zu befassen. Er kann von dem Schiffsführer, dem Empfänger oder Verschiffer verlangen, daß solche Güter vor ihrer Entladung vom Schiff oder vor der Übergabe an den Betriebsunternehmer auf der Brücke (bei Verschiffungen) zum Zwecke der Landung oder der Verschiffung geladet, gebündelt oder sonst zur Zufriedenheit des Betriebsunternehmers verpackt werden.

5. Die Landung von Stücken über 2 1/2 t bedarf einer vorherigen rechtzeitigen Anzeige bei dem Betriebsunternehmer. Die Landung von Stücken von mehr als 20 t Einzelgewicht kann, wenn überhaupt möglich, nur am Strande erfolgen.

6. Der Betriebsunternehmer ist berechtigt, ungehobertes Holz in Flößen an die Brücke zu bringen und dort mit den Kranen aufzunehmen. Seitens des entflohenden Schiffes ist, falls solches von dem Betriebsunternehmer gewünscht wird, eine größere Anzahl der zu flößenden Planken, Bretter und Balken durch starke Schnürung zu einem Floße zu vereinigen. Solche Flöße sind schiffsseitig nicht eher zu Wasser zu lassen oder so lange längsseit vertaut zu halten, bis das zum Schleppen des Floßes bestimmte Fahrzeug des Betriebsunternehmers sich in Bereitschaft für diese Arbeit beim Schiff befindet.

#### H. Übergabe gelandeter Tiere und Güter.

1. Als berechtigter Empfänger gelandeter Tiere und Güter gilt derjenige, der dem Betriebsunternehmer das ordnungsmäßig indossierte Konnossement für die betreffenden Tiere und Güter ausständig. Als Ausweis für den rechtmäßigen Empfang der Gepäcksstücke dient der mit Empfangsbescheinigung versehene Gepäckschein.

2. Die Übergabe gelandeter Tiere geschieht im Zollhof. Der Empfänger oder sein Vertreter muß bei der Landung zugegen sein und die Tiere sofort in seinen Gewahrsam nehmen. Der Betriebsunternehmer hat den Empfänger, wenn ihm dieser bekannt ist, möglichst früh von der Landung in Kenntnis zu setzen. Ist der Empfänger oder sein Vertreter nicht zu ermitteln oder versäumt er, die Tiere rechtzeitig in Empfang zu nehmen, so ist der Betriebsunternehmer berechtigt, die Tiere

gegen Empfangsbefcheinigung in ihm geeignet scheinende fremde Dohut zu geben. Die dem Betriebsunternehmer hieraus entstehenden Kosten sind ihm vom Empfänger zu ersetzen. Wenn der Empfänger bekannt oder zu ermitteln ist, hat ihm der Betriebsunternehmer eine Mitteilung zu machen, in welcher der Ort angegeben wird, wo die Tiere untergebracht sind.

3. Die Übergabe der geladenen Gepäckstücke und Güter durch den Betriebsunternehmer an die Empfangsberechtigten erfolgt mit Ausnahme der auf der Brücke unter den Kränen zu übergebenden Stücke im Einzelgewicht von mehr als 4,5 t und Massengüter im umfriedigten Zollhof oder in den Zollschuppen an einem vom Zollamt im Einverständnis mit der Woermann-Linie bestimmten Plage.

4. Zum Zwecke der Ablieferung werden die Güter, sofern sie sich dazu eignen, gestapelt. Die Stapelung hat nach Möglichkeit so stattzufinden, daß die Hauptmarken der einzelnen Kollis, wenn sie entsprechend angebracht sind, an der Außenseite des Stapels ersichtlich sind. Kollis, welche eine sichtbare Beschädigung ohne weiteres erkennen lassen, sind gesondert zu halten. Die Stapelung loser Güter geschieht, wenn sie nicht in der Verpackung, welche zur Landung gedient hat, erfolgt, durch Ausschütten in Haufen, welche nicht über 1 m hoch zu sein brauchen.

5. Die Stapelung der geladenen Stücke im Einzelgewicht von mehr als 4,5 bis zu 20 t und Massengüter, welche auf der Brücke unter den Kränen übernommen werden, geschieht auf den seitens der Empfänger unter den Kränen zu stellenden Eisenbahngüterwägen, woselbst auch die Übergabe an den Empfangsberechtigten erfolgt.

Stücke im Einzelgewicht von über 20 t werden am hochwasserfreien Strande an der alten Landestelle übergeben.

6. Für den Empfang der Gepäckstücke und Güter hat der Empfänger selbst zu sorgen. Der Betriebsunternehmer wird dem Empfänger von der Landung und beendeten Stapelung dieser Güter tunlichst Anzeige machen. Der Betriebsunternehmer ist berechtigt, die Ladungsempfänger unter Stellung einer Frist, die nicht länger als 72 Stunden sein soll, zur Empfangnahme jeder beliebigen Menge ihrer Güter, ohne Rücksicht auf den Inhalt der Konnossemente, aufzufordern. Kommt der Empfänger innerhalb der gestellten Frist einer solchen Aufforderung nicht nach, so ist der Betriebsunternehmer berechtigt, unter Hinzuziehung von zwei Zeugen ein Protokoll über Anzahl und äußerliche Beschaffenheit der den Gegenstand der Aufforderung bildenden Gepäckstücke oder Güter aufzunehmen, welches an Stelle der Ablieferung der Güter tritt. Die hierdurch etwa entstandenen Kosten sind von den Empfängern zu ersetzen.

7. Ist der Empfänger nicht aufzufinden oder besitzt er, wenn er nicht am Plage anständig ist, dort keinen Vertreter, so findet die Aufforderung zur Empfangnahme der Güter durch öffentlichen Anschlag im Zollhof statt. Nach Ablauf der Empfangnahmefrist wird in der im vorhergehenden Absatz vorgezeichneten Weise verfahren.

8. Der Betriebsunternehmer braucht nur gegen Erteilung einer Bescheinigung für jede einzelne Ablieferung die Güter an den Empfänger herauszugeben. Diese Bescheinigungen müssen etwaige Ausstände enthalten. Zur Wahrung von Ansprüchen aus der Ablieferung bedarf es ferner in jedem Fall der Hinzuziehung eines Beamten des Betriebsunternehmers vor beendeter Ablieferung.

### J. Haftung des Betriebsunternehmers.

1. Die gesetzliche Haftung des Betriebsunternehmers richtet sich, in Ermanglung besonderer Bestimmungen in dieser Betriebsordnung, nach den Grundfäßen des Deutschen Seefrachtrechts.

2. Der Betriebsunternehmer haftet nur seinem Auftraggeber, d. h. demjenigen, welcher seine Mitwirkung in Anspruch genommen hat.

3. Die Haftung des Betriebsunternehmers beginnt mit der Empfangnahme und endet mit der Ablieferung.

4. Die Weibringung der Empfangsbefcheinigung des empfangenden Schiffes befreit den Betriebsunternehmer bei Verschiffungs- oder Umladungsaufträgen dem Auftraggeber gegenüber von jeder Haftung für die von dem Schiffe der Anzahl und äußeren Beschaffenheit nach vorbehaltlos übernommenen Gepäckstücke, Tiere und Güter.

5. Bei Landungsaufträgen haftet der Betriebsunternehmer dem Auftraggeber nur für diejenige Anzahl Gepäckstücke, Tiere und Güter, für welche er dem Schiffe Empfangsbefcheinigung erteilt hat. Weist diese Empfangsbefcheinigung bezüglich der äußeren Beschaffenheit der Gepäckstücke, Tiere und Güter einen Vorbehalt auf, so erfährt die Haftung des Unternehmers eine entsprechende Einschränkung.



6. Der Betriebsunternehmer ist nicht verantwortlich für Verluste, Schäden und Kosten, verursacht durch die Gefahren der See, Feinde, Seeräuber, gewaltsame Verraubung (Diebstahl ausgenommen), Arrest und Verfügungen von hoher Hand; desgleichen nicht für Schäden, Verluste und Kosten, entstanden durch Kollision, Strandung, Ledspringen, Sinken, Kentern von Fahrzeugen, Brechen von Schlepptrassen und alle anderen Schiffahrtsunfälle, selbst wenn die dadurch entstehenden Schäden, Verluste oder Kosten auf irgendeine rechtswidrige Handlung, einen Fehler, eine Nachlässigkeit oder einen Irrtum der Angestellten des Betriebsunternehmers zurückzuführen sind; desgleichen nicht für Schäden, Verluste und Kosten durch Explosionen, Blagen von Dampfketten oder Rohrleitungen, Brechen von Schäften oder irgendeinen verborgenen Fehler an dem Kumpff von Schleppern, Leichtern, Flößen oder sonstiger im Betrieb verwendeter Fahrzeuge oder an deren Maschinen; desgleichen durch Krieg, Blockade, Aufstand oder Aufruhr, Streife oder Aussperrungen oder durch Feuer, Blitzschlag, Regen, Explosionen, Spritzwasser, Überschwemmung, Fortwehen oder Einflüsse von Wind und Wetter, Temperatur und Klima, wie auch durch Vertreiben von Holz beim Anlandflößen, Sichwerfen, Springen oder Splitten von Holz, Lösung von Bündeln, Verletzung, Verderben oder Überbordspringen von Tieren, Befleckung unverbappter Güter oder Verpadungen, Verderben, Fäulnis, Ratten- oder Wurmfraß, Rost, Schweiß, Zerfegung, Schwimben, Ledage oder irgendeinen anderen, aus der natürlichen Beschaffenheit der Güter oder deren äußerlich nicht erkennbaren mangelhaften Packung oder durch deren Berührung mit, oder der Ausdünstung und Ledage von anderen Gütern entstandenen Schaden; ferner nicht für durch ungenaue oder mangelhafte Adressierung oder durch Verwischen der Marken und Adressen, und Bezeichnung der Gepäckstücke oder der Güter verursachte Versehen.

7. Der Betriebsunternehmer ist nicht verantwortlich für Gold, Silber, Edelmetalle, Geld, Dokumente, Juwelen, Kunstwerke und Gegenstände von Viehhaberwert; für andere Gegenstände ist er nur verantwortlich mit 4,— *M* für den Kubikdezimeter bis zu einem Höchstbetrage von 2000 *M* für das Kollo, es sei denn der Wert ihm vorher ausdrücklich bekanntgegeben entweder von dem Kapitän des Schiffes, dem Empfänger oder dem Verschiffer. Mündliche Mitteilungen werden für Erklärungen im Sinne dieser Bestimmung nicht angesehen.

8. Der Betriebsunternehmer haftet nicht für Benachteiligungen, die dadurch entstehen, daß infolge Versagens der elektrischen Anlagen der Betrieb des großen Kranes und damit das Laden von Stücken über 4½ t unmöglich wird.

9. Der Betriebsunternehmer haftet nicht dafür, daß die Stückgüter im Einzelgewicht von über 4,5 t und die Massengüter, die bei der Landung auf der Brücke unter den Kranen übergeben werden, auf bzw. in den Eisenbahnwagen sachgemäß gestapelt werden. Er ist aber verpflichtet, den Wünschen der Empfänger über die Art der Stapelung zu entsprechen, soweit diese rechtzeitig, d. h. vor beendeter Beladung des betreffenden Wagens, gestellt worden sind.\*)

#### K. Allgemeine Bestimmungen.

1. Gewicht, Maß, Qualität, Inhalt und Wert der Kollis oder Güter und Tiere, selbst wenn in den Manifesten, Konnossementen, Mitwirkungsaufträgen oder sonstigen Dokumenten angegeben, gelten als dem Betriebsunternehmer unbekannt; ausgenommen, wenn das Gegenteil ausdrücklich anerkannt und schriftlich vereinbart ist.

2. Werden dem Betriebsunternehmer Güter übergeben, deren Beschädigung, schlechte Beschaffenheit oder schlechte Verpackung sichtbar ist, so hat er diese Mängel in der Empfangsbescheinigung zu bemerken, widrigenfalls er dem Empfänger dafür verantwortlich ist.

3. Der Betriebsunternehmer ist berechtigt, auch entzündliche, explosive, ätzende oder sonst gefährliche Güter zu befördern.

4. Die Reedereien oder Verschiffer sind haftpflichtig für jeglichen durch solche Güter anderen Gütern, Menschen, Tieren, den Fahrzeugen oder den Anlagen am Lande verursachten Schaden, wenn solche gefährlichen Güter ohne genaue Angabe ihrer Natur geladht oder zur Verschiffung angeliefert werden, gleichviel ob der betreffende Schiffsführer bzw. Verschiffer sich der gefährlichen Natur der Güter bemußt gewesen ist oder nicht, oder ob derselbe für eigene Rechnung oder im Auftrage Dritter gehandelt hat.

\*) Es wird darauf hingewiesen, daß sich die Interessenten gegen alle diejenigen Schäden, für die der Betriebsunternehmer nicht haftet, durch Versicherung decken können.



### L. Schadensforderungen.

1. Die Empfänger oder Versicherte sind verpflichtet, Ansprüche gegen den Betriebsunternehmer wegen Beschädigung oder Verlust von Gepäc, Gütern oder Tieren innerhalb eines Monats nach beendeter Beladung oder Entladung des betreffenden Schiffes bei dem Betriebsunternehmer schriftlich, wenn auch zunächst ohne Wertangabe, geltend zu machen. Später gestellte Ansprüche ist der Betriebsunternehmer berechtigt, zurückzuweisen. Nur wenn der Empfänger nachweisen kann, daß er wegen ganz besonderer Umstände nicht in der Lage gewesen ist, seine Schadensforderung innerhalb der angegebenen Frist bei dem Betriebsunternehmer anzubringen, verlängert sich ausnahmsweise die Frist zur Einreichung der Schadensforderung bis auf 2 Monate nach Abgang des betreffenden Dampfers von Swakopmund.

2. Nach beendeter Entladung oder Beladung eines jeden Schiffes hat der Betriebsunternehmer den betreffenden Tag durch Aushang an einer Tafel in dauerhafter Schrift an seinem Geschäftshause bekanntzugeben. Der Aushang muß bis zum Ablaufe der für die Stellung von Ansprüchen gesetzten einmonatigen Frist aufrechterhalten werden.

3. Der Betriebsunternehmer ist, ohne Schaden der Bestimmungen unter K 2, nicht verpflichtet, die Interessen der Empfänger für vom Schiffe nicht oder beschädigt geladene Güter wahrzunehmen; dies haben die Empfänger selbst zu tun.

4. In den Schadensansprüchen gegen den Betriebsunternehmer sind die Preise der fehlenden oder beschädigten Güter nach dem Grundsatz aufzumachen, daß nur für den Kostenpreis der Güter im Verschiffungshafen zusätzlich etwa bezahlter Fracht und Versicherungsprämie Ersatz geleistet wird. Der Betriebsunternehmer ist berechtigt, zwecks Feststellung dieser Werte vom Empfänger die Vorlegung der Originalfaktura zu fordern.

### M. Gebühren.

1. Die Gebührenrechnungen des Betriebsunternehmers sowie dessen Rechnungen für die von ihm einzuziehenden fiskalischen Hafengebühren sind in allen Fällen vor Ausführung der Leistungen zu begleichen.

2. Dem Betriebsunternehmer steht nach Maßgabe des § 623 D. O. B. an allen beförderten Gepäcstücken, Tieren und Gütern ein Pfandrecht zu für die Beschaffung seiner Gebühren und der sonstigen aus dem Betriebe sich ergebenden Forderungen sowie der Hafengebühren, mit deren Einziehung er betraut ist.

### Signale für den Landungsbetrieb.

Folgende Flaggen-signale, am Flaggenmast auf der Brücke gehißt, bedeuten:

N: „Löschen Sie in Leichter und große Boote.“

K: „Wir können nur mit großen Booten arbeiten.“

M: „Mittagspause.“

JGJ: „Gang aufhören mit Löschen.“

JES: „Wieder anfangen“ (wenn das Löschen unterbrochen war).

FQ: „Einfahrt ist gefährlich, es können nur große Boote an der Brücke landen, dürfen aber nicht von Barkassen eingeschleppt werden.“

FR: „Barre unpassierbar, jeder Verkehr mit Land unterbrochen.“

B und zwei Töne mit der Sirene: „Wir brauchen eine Barkasse an der Brücke.“

NC und mehrere Töne mit der Sirene: „Fahrzeuge in der Nähe des Strandes in Gefahr, brauche sofort Schlepperhilfe.“

Flaggen- und Pfeifensignale an Bord der Dampfer.

B: „Leichter oder Floß ist voll, wünsche Schlepper.“

RA oder vier lange Töne mit der Dampfpeife: „Floß, Leichter oder Boot treibt weg.“



- a) für Großvieh (Pferde, Ponys, Kamele, Maultiere, Esel, Rinder, Kälber und dergl.) für das Stück . . . . . 12,— *M*
- b) für Kleinvieh (Schafe, Ziegen, Schweine, Hunde usw.) für das Stück . . . . . 2,— "
- c) für Geflügel, Ferkel und sonstige Tiere, die in Käfigen, Kistchen usw. verpackt und befördert werden, für das Kubikmeter . . . . . 6,50 "

3. Für die Beförderung von Gütern aller Art im Einzelgewicht bis zu 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> t zwischen Schiff und Land, beginnend mit Empfangnahme der Güter in den Landungsfahrzeugen längsseits des Schiffes und endigend mit Stapelung und Übergabe an die Empfangsberechtigten im Zollhof oder in den Zollschuppen:

- a) für Kontanten, Wertgegenstände usw. <sup>3</sup>/<sub>8</sub> v. H. vom erklärten Wert, mindestens jedoch für jedes Kollo . . . . . 5,— *M*
- b) für alle sonstigen Güter bis zum Einzelhöchstgewicht von 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> t . . . . . 6,50 "

für das Kubikmeter oder 1000 kg in Wahl der Woermann-Linie.

Vorkommendenfalls verteilt sich die unter Ziffer 2c und -3b festgesetzte Gebühr, wie folgt:

Für die Empfangnahme in den Landungsfahrzeugen, das Verbringen der Landungsfahrzeuge bis unter die Krane längsseits der Brücke und das Einlegen in die Schlinge zum Aufhieven . . . . . 3,— *M*.

Für das Aufhieven mit dem Kran, das Verladen auf die Bahnwagen, die Beförderung mit diesen in den Zollhof und Stapelung und Übergabe dortselbst . . . . . 3,50 *M*

für das Kubikmeter oder 1000 kg.

4. Für die Beförderung von Stücken über 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> bis 20 t zwischen Schiff und Land, beginnend mit der Empfangnahme längsseits des Schiffes in die Landungsfahrzeuge und endigend mit der Übergabe an den Empfangsberechtigten auf den von den Empfängern rechtzeitig zu stellenden Eisenbahnwagen unter den Kranen auf der Brücke:

für Stücke bis 7 t Einzelgewicht . . . . .	5,50 <i>M</i>
" " " 10 " " . . . . .	7,50 "
" " " 20 " " . . . . .	9,— "

für das Kubikmeter oder 1000 kg nach Wahl der Woermann-Linie.

Über die Beförderung von Stücken von mehr als 20 t Einzelgewicht müssen mit dem Landungsunternehmer Vereinbarungen von Fall zu Fall getroffen werden.

5. Für die Beförderung von Massengütern gleicher Art, wenn sie auf der Brücke übernommen werden und in Mengen von nicht weniger als 100 t in einem Schiff und auf einem Konnossement eingeführt werden und schiffsseitig in ununterbrochener Folge in Mengen von mindestens 20 t stündlich gelöscht werden können, beginnend mit Empfangnahme der Güter in den Landungsfahrzeugen längsseits des Schiffes und endigend mit Übergabe in den Eisenbahnwagen der Empfänger auf der Brücke unter den Kranen . . . . . 3,50 *M*

für das Kubikmeter oder 1000 kg nach der Wahl der Woermann-Linie.

Für die nur auf Wunsch der Empfänger oder Verschiffer auszuführende Beförderung beladener oder unbeladener Gütermwagen der Verschiffer oder Empfänger vom Brückenkopf bis zur Brückenwurzel oder in umgekehrter Richtung . . . . . je 1,25 *M*

für jeden Wagen.

6. Die unter II, 1 bis 5 genannten Sätze haben auch Gültigkeit für die gleichen Leistungen in umgekehrter Richtung bei der Verschiffung.

7. Für Umladung auf der Reede von Schiff zu Schiff, beginnend mit Empfangnahme in den Landungsfahrzeugen längsseits des Schiffes und endigend mit Einlegen in die Schlinge oder die sonstigen Übernahmeverrichtungen des übernehmenden Schiffes

für Güter für das Kubikmeter oder 1000 kg . . . . .	3,— <i>M</i>
" jedes Stück Großvieh . . . . .	9,— "
" jedes Stück Kleinvieh . . . . .	1,50 "



III. Zusätzliche Bestimmungen.

1. Die Zahlung der fiktalischen Hafengebühren hat an die Boermann-Linie zu geschehen, soweit vom Zollamt nicht eine gegenteilige Verfügung erlassen wird.
2. Postsendungen und die zum dienstlichen Gebrauch der Post- und Telegraphenanstalten des südwestafrikanischen Schutzgebietes sowie der Kaiserlichen Marine und fremdländischer Kriegsschiffe bestimmten Gegenstände sind von der Zahlung der fiktalischen Hafengebühren in demselben Maße befreit wie die Amtsbedürfnisse des Gouvernements, d. h. solche Gegenstände, die laut behördlicher Bescheinigung bereits vor ihrer Landung in den Besitz des Gouvernements übergegangen sind.  
Befreit von den Hafengebühren bleiben ferner die Angehörigen deutscher und fremder Kriegsschiffe sowie das nicht auf Gepäckschein verladene Gepäck ankommender und abfahrender Passagiere.
3. Am Lande ansässige Personen, die nur besuchsweise oder in Geschäften an Bord eines Dampfers zu tun haben, ohne mit diesem Dampfer den Hafen von Swakopmund zu verlassen, ebenso wie Passagiere und Mannschaften der auf der Reede liegenden Schiffe, die nur besuchsweise an Land gehen, sind von der Zahlung von Hafengebühren befreit, desgleichen die von solchen Personen mitgeführten kleinen Pakete.
4. Welcher der beiden unter II 2 a/b aufgeführten Kategorien die in diesem Tarif nicht benannten Tiere zuzurechnen sind, bestimmt im Streitfalle das Zollamt in Swakopmund.
5. Die Gesamtmaße und Gewichte eines jeden Konnoissements werden auf  $\frac{1}{10}$  cbm oder 100 kg nach oben abgerundet. Falls der für die Berechnung der Gebühren in Betracht kommende Maßstab auch zur Berechnung der Seefrachtkosten gedient hat, werden für die Berechnung der Gebühren die Maße oder die Gewichte der Schiffspapiere zugrunde gelegt, soweit dieselben aus den genannten Papieren ersichtlich sind. Ein Nachwiegen oder Nachmessen zur Feststellung der fraglichen Gebühren kann in solchem Falle nicht beansprucht werden.
6. Die Hafengebühren werden im allgemeinen auf dieselbe Einheit berechnet, die für die Berechnung der Beförderungsgebühren zur Anwendung kommt.
7. Das Kaiserliche Gouvernement ist indes berechtigt, im allgemeinen oder wirtschaftlichen Interesse notwendige Abweichungen hiervon, vorbehaltlich nachträglicher Genehmigung des Reichs-Kolonialamts, selbständig anzuordnen.
8. Für Kohlen und Briketts (nicht aber auch Koks), rohe Häute, Felle, Tierhörner, ausgeführtes frisches Gemüse oder frisches Fleisch werden die Hafengebühren und Beförderungsgebühren ausschließlich nach dem Gewicht erhoben.  
Für Marmor werden die Hafengebühren nach Raummaß berechnet. Zuschläge zu den Hafengebühren werden bei Marmor nur für Stüde, die größer als  $4\frac{1}{2}$  cbm sind, erhoben. Die Berechnung dieser Zuschläge geschieht ebenfalls nach Raummaß.

**Bekanntmachung des Gouverneurs von Kamerun, betr. Eröffnung eines Nebenzollamts in Buea.**

Vom 20. März 1911.

Mit dem 1. April d. Js. wird in Buea ein Nebenzollamt eröffnet. Die Dienststunden des europäischen Beamten werden vorläufig für die Wochentage auf 8 bis 9 Uhr morgens festgesetzt. An Sonn- und Feiertagen finden keine Abfertigungen statt.

Buea, den 20. März 1911.

Der Kaiserliche Gouverneur.

J. A.:

Sanjen.

**Bekanntmachung des Gouverneurs von Kamerun, betr. die Besteuerung der Eingeborenen.**

Vom 29. März 1911.

Zu Ausführung der Verordnung, betreffend die Heranziehung der Eingeborenen zu Steuerleistungen, vom 20. Oktober 1908 (Amtsbl. S. 105), wird unter Aufhebung der Bekanntmachung vom 22. Oktober 1908 (Amtsbl. S. 107) folgendes bestimmt:



§ 1. Steuerpflichtig gemäß der Verordnung vom 20. Oktober 1908 sind die Eingeborenen des ganzen Schutzgebiets mit Ausnahme der Bezirke Banyo, Molundu, Garua und Fuffert.

Im Bezirk Duala wird bis auf weiteres Steuer gemäß der Verordnung des Gouverneurs, betreffend die Erhebung einer Wohnungssteuer im Schutzgebiet Kamerun, vom 15. April 1907 (Amtsbl. 1908 S. 107) erhoben.

§ 2. Die Höhe der in Geld zu entrichtenden Steuer wird für das Jahr und die steuerpflichtige Person auf 6 *M* festgesetzt, die an Stelle der Geldsteuer wahlweise zulässige Steuerarbeit wird auf 30 Tage für das Jahr und die steuerpflichtige Person festgesetzt.

§ 3. Diese Bekanntmachung tritt vom 1. April 1911 ab in Kraft.

Buea, den 29. März 1911.

Der Kaiserliche Gouverneur.

J. A.:

Hansen.

### Verordnung des Gouverneurs von Deutsch-Neuguinea, betr. die Abänderung des Tarifs zur Zollverordnung vom 10. Juni 1908.

Vom 1. März 1911.

Auf Grund des § 15 des Schutzgebietsgesetzes (Reichs-Gesetzbl. 1900 S. 813), des § 5 der Verfügung des Reichsanzlers vom 27. September 1903 (D. Kol. Bl. 1903 S. 509) und der Allerhöchsten Verordnung vom 7. November 1902 (D. Kol. Bl. 1902 S. 903) wird für das Schutzgebiet Neuguinea mit Einschluß des Inselgebiets der Karolinen, Marianen, Palau und Marshall-Inseln verordnet, was folgt:

§ 1. Bei der Position B. 6 des Tarifs zur Zollverordnung vom 10. Juni 1908 ist der Tarifsatz von 2 auf 5 *M* zu erhöhen.

§ 2. Diese Verordnung tritt am 1. Juli 1911 in Kraft.

Rabaul, den 1. März 1911.

Der Kaiserliche Gouverneur.

In Vertretung:

Djwald.

### Das Statut der Diamantenregie des südwestafrikanischen Schutzgebiets

ist durch Beschluß der ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschafter vom 28. März 1911 und mit Zustimmung der Aufsichtsbehörde wie folgt geändert worden:

§ 36 Absatz 2 hat folgende Fassung erhalten:

Für die laufende Verwaltung und die laufende Überwachung des Vorstandes bestimmt der Aufsichtsrat aus seiner Mitte einen geschäftsführenden Ausschuß, welcher aus dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats und dem stellvertretenden Vorsitzenden sowie drei weiteren Mitgliedern des Aufsichtsrats besteht. Diese letztgenannten Mitglieder werden alljährlich in einer unmittelbar auf die Hauptversammlung folgenden Aufsichtsratsitzung gewählt; eine Wiederwahl der bisherigen Mitglieder ist zulässig. Scheiden im Laufe des Jahres Mitglieder aus dem Ausschuß aus, so können die verbleibenden Mitglieder, solange deren Zahl sich noch auf mindestens drei beläuft, mit Stimmenmehrheit an Stelle der Ausgeschiedenen neue Mitglieder ernennen, deren Amtsdauer bis zu der auf die nächste Hauptversammlung folgenden Aufsichtsratsitzung währt.

Anßerdem ist in Absatz 4 Satz 2 des § 36 das Wort „ausgelosten“ durch „gewählten“ zu ersetzen.

Durch Erlass des Staatssekretärs des Reichs-Kolonialamts vom 30. April 1911 ist bestimmt worden, daß das am 1. Januar 1911 in Deutschland in Kraft getretene Deutsche Arzneibuch 5, Ausgabe 1910, vom 1. Juli ab in den Gouvernements- und Lazarettapotheken der Schutzgebiete Afrika und der Südsee in Anwendung zu bringen ist und daß die Kaiserlichen Gouverneure ermächtigt sind, von den Bestimmungen des Arzneibuches Abweichungen zu gestatten, die den besonderen Verhältnissen in den Schutzgebieten Rechnung tragen.

## Personalien.

Seine Majestät der Kaiser haben Allergnädigst geruht, dem Sekretär bei dem Kaiserlichen Gouvernement von Deutsch-Südwestafrika von Kiewitcki bei seinem Ausscheiden aus dem Reichs-Kolonialdienst den Charakter als Kaiserlicher Rechnungsrat zu verleihen.

### Kaiserliche Schutztruppen.

Schutztruppe für Südwestafrika.

A. R. D. vom 12. Mai 1911.

Ich verleihe hierdurch dem Zahlmeister Polewka den königlichen Kronen-Orden 4. Klasse.

#### Deutsch-Ostafrika.

Die Wiederausreise haben am 10. Mai angetreten: Polizeiwachmeister Hunzinger, Kanzleigehilfe Za cher.

Im Schutzgebiet sind eingetroffen bzw. wieder eingetroffen: am 5. Februar: Kanzleigehilfe Weber; am 23. Februar: Regierungsrat Bezirksrichter Dr. Knabe, Landmesser Becker, Techniker Lehmann; am 25. Februar: Bezirksamtman Dr. Röbel, Forstassessor Haberkorn, Distriktskommissar Werner, Sekretär Pohl, Förster Peterhänel, Forstaufscher Huly, Techniker 1. Kl. Keller, Polizeiwachmeister Hellwig; am 15. März: kommiss. Sekretär Wenkel, Gärtner Grote, Katasterzeichner Pelz; am 16. März: die Gerichtsassessoren Dr. Niemir und Dr. Grohne, Rechnungsrat Schmeißer, Sekretär Volkmering, kommiss. Sekretär Sabatier, kommiss. Assistent 1. Kl. Mey, Bauleiter Mäcker, Steuermann Giese, Werkmeister Berge, Büchsenmacher Ehrhardt, Kanzleigehilfe Hirschfeld; am 19. März: Lehrer Seudke; am 22. März: Regierungs- und Baurat Brandes; am 26. März: Zollamtsassistent 2. Kl. Robscheit.

Die Ausreise bzw. Wiederausreise in das Schutzgebiet haben von Neapel aus angetreten: am 1. Mai: Vizelfeldwebel Putrajty, Sanitätsfeldwebel Zehle, Sanitätsvizelfeldwebel Meyer und Sanitätsunteroffizier Müller; am 22. Mai: Hauptmann v. Grawert, Oberleutnant Feil, die Leutnants Dieferer und Falkenstein.

#### Kamerun.

Die Wiederausreise in das Schutzgebiet haben am 10. Mai von Hamburg aus angetreten: Feldwebel Kühn, Vizelfeldwebel Riklcs, Sergeant Siwertjen und die Sanitätsjergenten Kulbe und Henke.

Berichtigung zu Nr. 10 vom 15. Mai.

Hauptmann Strümpell hat die Ausreise in das Schutzgebiet am 10. Mai nicht angetreten.

#### Togo.

Gouverneur Brückner ist im Schutzgebiet Togo eingetroffen und hat nach einer telegraphischen Meldung aus Lome vom 24. vor. Mts. die Geschäfte des Gouvernements übernommen.

Im Schutzgebiet Togo sind eingetroffen bzw. wieder eingetroffen: Gerichtsassessor Ledon, landwirtschaftlicher Sachverständiger Dr. Sengmüller, Landwirtschaftslehrer Sauerwein und Gehilfe Rinkler.

Aus Togo sind mit Heimaturlaub eingetroffen: Gerichtsassessor Clausnizer und Oberleutnant Schlettwein.

#### Deutsch-Südwestafrika.

Rechtsanwalt Dr. Lübbert in Lüderichsbuch ist zum Notar für das Schutzgebiet Deutsch-Südwestafrika ernannt worden.

Das Schutzgebiet haben mit Heimaturlaub verlassen: am 13. April: Polizeiwachtmeister Weijher, Zollaufseher Hüttner, Polizeiergeant Melzer; am 14. April: kommiss. Distriktschef, Assessor Dr. Weber, Oberlehrer Zedlitz, Ingenieur von Zwergern, Zollamtsassistent 2. Kl. Wehr, die Polizeiwachtmeister Schlink und Schmidt, Bureaugehilfe Zentke, Zollaufseher Bachmann, die Polizeiergeanten Domröse, Esper, Hapke, Fochens, Knittrich, Koppetsch, Reichelt, Rudebeil, Staudinger und Werdermann, Maler Böhm.

Am 17. bzw. 22. Mai sind ausgereist: Veterinologe Dr. Sieber, Geheimer Registraturassistent Fackel, Bahnmeister Pinzke; wieder ausgereist: kommiss. Gouvernementssekretär Habenev, Lehrerin Guse; Polizeiergeant Flugland.

Die Wiederausreise in das Schutzgebiet hat am 17. Mai von Hamburg aus angetreten: Hauptmann Mansfeld.

Mit Heimaturlaub ist am 4. Mai in Antwerpen eingetroffen: Oberveterinär Frj; am 6. Mai in Hamburg: Probiantamtsinspektor Berner.

**Deutsch-Neuguinea.**

Kaufmann Emil Timm in Natupi ist seitens der Königlich Norwegischen Regierung zum Konsul für das Schutzgebiet Deutsch-Neuguinea einschließlich des Inselgebietes der Karolinen, Marianen, Palau und Marshall-Inseln ernannt worden. Nachdem Herr Timm namens des Reichs das Exequatur erhalten hat, ist er auch seitens des Kaiserlichen Gouvernements in der gedachten Amtseigenchaft anerkannt und zugelassen worden.

**Nichtamtlicher Teil**

**Nachrichten aus den deutschen Schutzgebieten.**

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

**Deutsch-Ostafrika.**

**Nachweisung der Brutto-Einnahmen bei den Binnengrenz-Zollstellen von Deutsch-Ostafrika im Monat Dezember 1910 und in den Monaten Januar und Februar 1911.**

Gegenübergestellt dem gleichen Monat des Vorjahres.

(Vgl. „Deutsches Kol. Bl.“ 1911. Nr. 7. S. 276.)

Zollstelle	Einfuhrzoll		Ausfuhrzoll		Zollverbrauchszoll		Spezialzoll		Nebeneinnahmen		Zusammen		Im Vorjahr		Gegen Vorjahr					
	Rup.	h.	Rup.	h.	Rup.	h.	Rup.	h.	Rup.	h.	Rup.	h.	M.	Pf.	M.	Pf.	M.	Pf.		
<b>Dezember.</b>																				
Woihi	2 017	25	931	54	10	81	14	48	2 974	08	3 905	44	6 099	57	—	—	2 134	13		
Schirati	1 180	76	1 005	40	39	42	22	83	2 908	41	3 877	88	1 933	89	1 948	99	—	—		
Muania	16 781	51	8 133	28	155	93	183	53	25 234	25	33 645	67	38 752	22	—	—	5 106	55		
Mufoba	16 784	40	8 475	60	201	99	5	25	25 467	24	33 056	32	29 267	91	4 088	41	—	—		
Ilumbura	1	60	—	—	—	—	8	62,5	10	22,5	18	63	54	47	—	—	40	84		
Ilbidi	—	—	—	—	—	—	55	90	55	90	74	53	22	34	52	19	—	—		
Siomaraburg	—	—	—	—	—	—	12	37,5	12	37,5	16	50	19	63	—	—	3	13		
Ilujia-Boien	10	—	—	—	—	—	10	—	10	—	13	33	—	—	13	33	—	—		
Ken-Langenburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Wapaja	245	46	106	40	—	—	2	76	354	61	472	82	1 008	47	—	—	635	65		
Widobaien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33	85	—	—	33	85		
Wonga	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
<b>Zumme in Rup.</b>	<b>37 000</b>	<b>98</b>	<b>19 812</b>	<b>22</b>	<b>408</b>	<b>15</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>305</b>	<b>74</b>	<b>57 027</b>	<b>09</b>	<b>70 096</b>	<b>12</b>	<b>77 192</b>	<b>35</b>	<b>6 607</b>	<b>92</b>	<b>7 854</b>	<b>15</b>
<b>Im Vorjahr M.</b>	<b>49 334</b>	<b>64</b>	<b>25 749</b>	<b>63</b>	<b>544</b>	<b>20</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>407</b>	<b>65</b>	<b>76 093</b>	<b>12</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>1 156</b>	<b>23</b>
<b>Jan. +, Abn.</b>	<b>+ 8 951</b>	<b>48</b>	<b>- 4 215</b>	<b>00</b>	<b>+ 442</b>	<b>11</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>- 1383</b>	<b>92</b>	<b>- 1 156</b>	<b>23</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>
<b>Einnahme April bis Nov. 1910 M.</b>	<b>368 244</b>	<b>51</b>	<b>219 530</b>	<b>35</b>	<b>3658</b>	<b>20</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>10353</b>	<b>16</b>	<b>601 786</b>	<b>28</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>424 775</b>	<b>28</b>	<b>177 011</b>	<b>05</b>	<b>—</b>	<b>—</b>
<b>Zusammen April bis Dez. 1910 M.</b>	<b>417 679</b>	<b>15</b>	<b>245 279</b>	<b>98</b>	<b>4202</b>	<b>46</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>10760</b>	<b>81</b>	<b>677 822</b>	<b>40</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>501 987</b>	<b>58</b>	<b>175 864</b>	<b>82</b>	<b>—</b>	<b>—</b>



Zollstelle	Einfuhrzoll		Ausfuhrzoll		Salzverbrauchsabgabe		Spezialarten-Grundsteuer		Neben-Einnahmen		Ausgesamt		Im Vorjahr		Gegen Vorjahr							
	Stup.	fl.	Stup.	fl.	Stup.	fl.	Stup.	fl.	Stup.	fl.	Stup.	fl.	M.	fl.	M.	fl.						
<b>Januar.</b>																						
Moshi . . . . .	1 556	93	598	93	25	21	4	40	7	49	2 192	96	2 923	95	4 689	85	—	—	1 765	90		
Schirati . . . . .	1 564	87	1 598	01	66	40	—	—	19	86	3 249	14	4 332	18	2 492	52	1 830	06	—	—		
Mwanja . . . . .	16 140	28	8 126	57	141	20	7	20	123	33	24 538	67	32 718	23	32 122	53	505	70	—	—		
Bufoba . . . . .	6 990	39	9 743	57	78	83	—	—	456	99	17 269	83	23 026	44	23 121	07	—	—	94	63		
Ifumbura . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	13	62,5	13 02,5	18 16	16	45	83	—	—	—	—	27	67	
Idjibji . . . . .	—	—	16	—	—	—	—	—	74	87,5	90 87,5	121	17	204	66	—	—	—	—	83	49	
Bismarckburg . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	11	62,5	11 62,5	15	50	12	51	—	—	2	99	—	—	
Mjita-Boiten . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Neu-Zangenburg . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70	80	—	—	—	—	—	
Mwaia . . . . .	151	66	56	87	35	13	—	—	6	80	250	46	333	95	121	18	212	77	—	—	—	
Wiedhafen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Songea . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Summe in Stup.	26 404	13	20 139	95	346	91	11	00	714	59,5	47 617	18,5	63 480	58	62 880	95	2 651	12	2 042	49	—	
„ „ „ fl.	35 205	51	28 859	27	462	55	15	46	952	79	63 489	58	—	—	—	—	608	63	—	—	—	
Im Vorjahr M.	32 248	70	29 782	09	176	94	—	—	673	22	62 880	95	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Jan. +, Abn.	+ 2 956	81	- 2 928	82	+ 285	61	+15	46	+ 279	57	+ 608	63	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Einnahme April bis Dez. 1910 M.	417 579	15	245 279	98	4202	46	—	—	10760	81	677 822	40	—	—	501 967	58	175 854	82	—	—	—	
Zuf. April 1910 bis Jan. 1911 M.	452 784	66	272 193	25	4665	01	15	46	11713	60	741 311	98	—	—	564 848	53	176 463	45	—	—	—	
<b>Februar.</b>																						
Moshi . . . . .	1 582	44	653	10	12	08	5	60	5	50	2 258	72	3 011	63	8 108	91	—	—	5 097	36		
Schirati . . . . .	963	57	1 150	—	18	21	—	—	2	30	2 134	17	2 845	56	3 691	89	—	—	846	33		
Mwanja . . . . .	22 772	11	9 679	88	302	14	—	—	165	99,8	32 920	12,5	43 893	50	30 535	59	13 357	91	—	—		
Bufoba . . . . .	8 559	88	10 450	20	73	72	—	—	5	74	19 089	54	25 432	72	23 063	52	2 399	20	—	—		
Ifumbura . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	6	87,5	6 87,5	9	17	47	53	—	—	—	—	38	36	
Idjibji . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	143	08	143 08	190	77	41	34	149	43	—	—	—	—	
Bismarckburg . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	7	—	9	33	6	05	8	28	—	—	—	
Mjita-Boiten . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Neu-Zangenburg . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Mwaia . . . . .	81	57	—	—	40	80	—	—	30	—	122	67	163	56	1 689	68	—	—	—	—	1 526	07
Wiedhafen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Songea . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Summe in Stup.	39 959	57	21 033	18	446	95	5	60	396	88	56 682	18	75 576	24	67 184	46	15 809	82	7 508	64	—	
„ „ „ fl.	45 279	43	29 244	24	595	94	7	46	449	17	75 576	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Im Vorjahr M.	39 326	07	26 667	55	431	08	—	—	759	76	67 184	46	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Jan. +, Abn.	+ 5 953	36	+ 2 576	69	+ 164	86	+ 7	46	- 810	69	+ 8 391	78	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Einnahme April 1910 bis Jan. 1911 M.	452 784	66	272 193	25	4665	01	15	46	11713	60	741 311	98	—	—	564 848	53	176 463	45	—	—	—	
Zuf. April 1910 bis Febr. 1911 M.	498 084	09	301 377	40	5280	95	22	92	12102	77	816 888	22	—	—	682 032	99	184 855	23	—	—	—	

**Die Zentralbahn. \*)**

Der Fortschritt der Bauarbeiten an der Zentralbahn während des ersten Vierteljahres 1911 war folgender:

Die Erdarbeiten waren insgesamt auf eine Länge von 473,9 km, davon die ersten 441 km durchlaufen, fertiggestellt.

Die Brücken und Durchlässe waren — bis auf teilweise noch fehlende Pflaster- und Pfeiler-

\*) Bgl. zuletzt „D. Kol. Bl.“ 1911, Nr. 8, S. 307.

arbeiten — bis Kilometer 357,8 vollendet. An der weiteren Strecke bis Kilometer 417 war eine Reihe von Bauwerken in Angriff genommen.

Ende März hatte die Gleislänge Kilometer 420 erreicht. Die Tagesleistungen schwanken zwischen 500 und 1200 m; heftige Niederschläge hemmten häufiger den Fortschritt.

Beide Drahtleitungen der Fernsprechanlage waren bis Kilometer 412 eingebaut.

Der Bahnhof Dodoma (Kilometer 262) war bis auf die Ergänzung der Werkstatte und bis auf



geringe Nachbesserungsarbeiten an einzelnen Bauwerken fertig. In Singe (Kilometer 274) war noch die Wasserfrage zu lösen. In Bahi (Kilometer 331) waren die Hochbauten einschließlich der Wassererfassungsanlage im Bau. In Pitintu (Kilometer 346) stand noch die Lösung der Wasserfrage aus. In Saranda (Kilometer 384) war sowohl das Bahnhofsgebäude als auch die Brunnenanlage in der Ausführung begriffen.

Die Gesundheitsverhältnisse waren überall gut. Aber Arbeitermangel war nicht mehr zu klagen.

## Kamerun.

### Die Eröffnung der Manengubabahn.

Die für den 25. Mai d. Js. in Aussicht genommene feierliche Eröffnung der 160 km langen Manengubabahn (Kameruner Nordbahn) hat einem Telegramm des Gouverneurs zufolge bereits am 24. Mai stattgefunden.\*)

## Togo.

### Die Hinterlandbahn Lome—Atakpame.

Die Bauarbeiten wurden im 1. Vierteljahr 1911 so gefördert, daß die Abnahme der Bahn am 31. März 1911 stattfinden und die Betriebseröffnung auf der ganzen Strecke am 1. April 1911 erfolgen konnte. Die Erledigung verchiedener Restarbeiten, die der Betriebseröffnung nicht hindernd entgegenstanden, wird seitens der Betriebsverwaltung, die mit dem 1. April d. Js. in die Hände der Deutschen Kolonial-Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft übergegangen ist, für eine aus den Mitteln des Baufonds ihr überwiegene Bausumme erfolgen.

Aus Anlaß der Betriebseröffnung sei im folgenden eine Baubeschreibung der Hinterlandbahn gegeben.

Vor dem Bau der Hinterlandbahn hatte Togo zwei Bahnen, und zwar eine etwa 45 km lange Küstenbahn, die den Küstenverkehr zwischen Lome und Aneho vermittelt und das östliche Südtogo an das Aus- und Einfuhrort Lome anschließt, und ferner eine sogenannte Inland-

bahn, die in nordnordwestlicher Richtung das Innere erschließt und in etwa 120 km Entfernung von Lome ihren durch den Handelsmittelpunkt Palime und durch das hier Einhalt gebietende Togogebirge bedingten Endpunkt erreicht.

Der Wirkungsbereich dieser zweiten, ins Innere führenden Bahn war insofern begrenzt, als die nördlicheren und auch östlicheren Bezirke außerhalb des wirtschaftlichen Anschlusses lagen. Es wurde bald vor allem die Notwendigkeit des Anschlusses der nördlicheren Landschaften des in Südnordrichtung etwa 600 km langen Togolandes erkannt. Nachdem man sich auf Grund örtlicher Erhebungen grundsätzlich darüber klar geworden war, daß es vom wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Standpunkte aus das Zweckmäßigste war, von der Verlängerung der bestehenden Inlandbahn über Palime hinaus abzusehen und eine weitere Erschließungsbahn neben der bestehenden Inlandbahn von Lome aus zu erbauen, wurden Anfang des Jahres 1906 die in Frage kommenden Bahnlösungen erkundet. Die allgemeine Linienführung von Lome aus war durch die Südnordrichtung und die bereits ausgebauten Landstränge Lome—Atakpame gegeben.

Es handelte sich vor allem darum, einen passenden Übergang über das von Südwest nach Nordnordost das Schutzgebiet durchziehende Togogebirge zu suchen, das Höhen bis über 1000 m aufweist und nur wenige für einen Bahnübergang geeignete Pässe besitzt. Die angestellten Untersuchungen und Ermäugungen haben zu dem Ergebnis geführt, daß die wirtschaftlich und technisch günstigste Bahnlinie von Lome über Atakpame, Djabotauré nach Banjeli führen und in der Nähe von Faïau das Gebirge überschreiten müßte.

Auf Grund einer im Herbst 1907 den gezeugenden Körperschaften eingereichten Denkschrift, in der die Notwendigkeit des Baues einer Bahn von Lome nach Banjeli in wirtschaftlicher, technischer und finanzieller Beziehung begründet war, wurde durch Reichsgesetz vom 18. Mai 1908 zunächst der Bau der Strecke von Lome nach Atakpame genehmigt. Für den Bau dieser Strecke und für die Ausführung von allgemeinen Vorarbeiten für die nördlichere Linie über Atakpame hinaus wurde eine Summe von 11,2 Millionen Mark bereit gestellt, die die Verzinsung des Baukapitals und die Ausstattung eines Reservebaufonds in sich schließt.

Mit der Deutschen Kolonial-Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft wurde nun vom Reichs-Kolonialamt ein vorläufiges Abkommen unter dem 29. November/11. Dezember 1908 abgeschlossen über die Ausführung der Vorarbeiten einschließ-

\*) Eine Darstellung der Finanzierung und eine kurze Baubeschreibung dieser nimmehr dem öffentlichen Verkehr übergebenen Bahn ist im „Deutschen Kolonialblatt“ 1911, Nr. 9, S. 346f., gegeben.

lich Aufstellung eines Kostenaufschlages für die gesamte, etwa 162 km lange Strecke Lome—Atakpame und über den Bau der etwa 72 km langen Teilstrecke Lome—Game. Für die Aufstellung des Kostenaufschlages für die Gesamtstrecke waren die beim Bau dieser ersten Teilstrecke gemachten Erfahrungen von wertvoller Bedeutung, wenn auch die bei dem früheren Bau der Inlandbahn gesammelten Erfahrungen und gemachten Beobachtungen schon wichtige Anhaltspunkte gaben. Dem Abkommen waren ein Vertragsentwurf und die Bauvorschriften zugrunde gelegt, die für die Aufstellung der Vorarbeiten und für den Bau der Bahn maßgebend sein sollten.

Nach Fertigstellung der Vorarbeiten bzw. Einreichung des Kostenaufschlages für die Gesamtstrecke im August 1909 seitens der Deutschen Kolonial-Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft an das Reichs-Kolonialamt waren für den Abschluß des die Ausführung der übrigen Bauwerke und die Abwicklung der Baukostenfrage regelnden Vertrages lange Verhandlungen notwendig. Der endgültige Bauvertrag wurde erst unter dem 6. Februar/7. März 1911 von der Deutschen Kolonial-Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft bzw. vom Kaiserlichen Gouvernement in Logo vollzogen. Die dem früheren Abkommen beigegebenen Anlagen, Vertragsentwurf und Bauvorschriften, blieben in wenig veränderter Form bestehen. Als Fertigstellungstermin der gesamten Strecke wurde der 31. März 1911 festgelegt.

Die neue Bahnlinie zweigt bei km 2,7 der Inlandbahn von dieser ab und folgt von km 6 ab in südnördlicher Richtung im allgemeinen dem Zuge der bestehenden Landstraße Lome—Atakpame. Unter Rücksicht auf die zu erhoffenden Massentransporte zur Küste ist fernerwärts eine Höchstneigung von nur 1:100, landwärts eine solche von 1:60 zugelassen. Als kleinster Krümmungshalbmesser wurde für die freie Strecke 300 m festgesetzt, unter der Voraussetzung besonderer Genehmigung jedoch ein solcher bis zu 150 m zugelassen.

Als Oberbau wurde der gleiche verwendet, wie er auch auf der Inlandbahn Lome—Palime vorhanden ist, und zwar eine solcher mit einem Schienengewicht von 20 kg/lfd. m und mit einem Gesamtgewicht des Oberbaues von 81,8 kg/lfd. m. Auf eine Schienlänge von 10 m kommen 12 eiserne Querschwellen in der Gradon und 13 in Krümmungen von weniger als 300 m Halbmesser.

Für die Leitung des Baues wurde seitens der Deutschen Kolonial-Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft eine Bauleitung eingerichtet, deren Sitz in Lome war. Mit der von seiten des Gouvernements anzuhaltenden Bauaufsicht

war ein Eisenbahn-Kommissar beauftragt, dem als Hilfe auf dem Bureau und als örtliche Bauaufsichtsbeamte dauernd mehrere Techniker beigegeben waren.

Mit dem eigentlichen Bau wurde im September 1908 begonnen. Um einen gleichmäßigen Fortgang der Arbeiten zu sichern, erklärte sich das Gouvernement bereit, der Bauleitung dauernd 2000 Pflichtarbeiter aus den Bezirken des Hinterlandes zur Verfügung zu stellen. Diese Zahl wurde zur Ermöglichung größter Beschleunigung des Baufortganges regelmäßig weit überschritten. Die Pflichtarbeiter wurden in der Hauptsache den Nordbezirken Rangou und Sokode, in geringerer Anzahl dem Bezirke Atakpame entzogen. Die Südbezirke wurden zur Stellung von Pflichtarbeitern nicht herangezogen, weil einerseits eine rege freiwillige Beteiligung ihrer Bewohner beim Bahnbau zu erwarten war, andererseits sie ihre Einwohner während der Zeit des Bahnbaues zu regerem Anbau von Lebensmitteln für die Versorgung der beim Bahnbau beschäftigten Arbeiter anhalten sollten. Die Lebensmittelversorgung erledigte sich so ohne besondere Schwierigkeiten.

Zum Schutze der seitens des Gouvernements zu stellenden Pflichtarbeiter gegen Übergriffe der Angestellten der Bauleitung wurde vom Gouvernement mit der letzteren eine Vereinbarung getroffen, die vor allem die Arbeitszeit und -dauer, die Lohnbezüge, die Fürsorge für Verpflegung und ärztliche Behandlung der Arbeiter regelte. Die vertragliche Arbeitsdauer der Pflichtarbeiter betrug 6 Monate. Für jeden Arbeitstag erhielten sie 0,75, sonst 0,25 *M* Verpflegungsgeld. Die seitens der Bezirksleitungen ausgehobenen Arbeiter wurden in Gruppen dem Arbeiterkommissar zugeteilt, der sie mit Nummern versah und den in Frage kommenden Erbschächten zuteilte. Zur ständigen Überwachung der Durchführung der in obiger Vereinbarung enthaltenen Anordnungen und zur Überwachung rechtzeitiger Abfösungen der zur Entlassung gekommenen Pflichtarbeiter wurde ein Arbeiterkommissar bestellt, der seinen dauernden Wohnsitz an der Baustrecke, nach Möglichkeit im Schwerpunkt der Bauarbeiten hatte.

Die Tätigkeit des Arbeiterkommissars wirkte günstig auf die gesamten Arbeiterverhältnisse und hatte zur Folge, daß Ungehorsam und Faulheit der Arbeiter einerseits, Zuwiderhandlungen der Schachtmeister gegen die bestehenden Arbeitervertragsbestimmungen andererseits auf ein Mindestmaß eingeschränkt wurden. Wenn gleichwohl hier und da Mißhandlungen der Arbeiter durch die Schachtmeister vorkamen, so wurden nach genauerer Untersuchung in solchen Fällen, zur Vermeidung von Wiederholungen, verschiedenen Schachtmeistern die Pflichtarbeiter entzogen. Sie

mußten dann, soweit sie von der Bauleitung wegen dieser Übergriffe nicht heimgesandt wurden, mit freiwilligen Arbeitern ihre Arbeit leisten.

Gemäß der oben angezogenen Vereinbarung und des Vertrages war die Sorge für die ärztliche Behandlung der beim Bahnbau beschäftigten Europäer und Eingeborenen Sache der Unternehmer. Zur Ausübung der Krankenpflege hatte sie in der ersten Zeit einen, nachher zwei Bahnärzte und einen weißen Heilgehilfen angestellt. Die Kranken wurden in Krankensammelstellen untergebracht, die nach Möglichkeit in den Schwerpunkten der weit auseinander liegenden Arbeitschächte eingerichtet wurden und naturgemäß mit dem Fortschreiten der Bahnarbeiten immer weiter nach Norden vorrückten. Nach den Bestimmungen sollten alle neu ankommenden Bahnarbeiter geimpft werden. Durch die Überwachung der Trinkwasser- und Nahrungsmittelfrage der Arbeiter, sowie durch die sanitäre Fürsorge an der Strecke ist es gelungen, die Krankheits- und Sterblichkeitsziffer im allgemeinen niedrig zu halten, wenigstens in mehreren Monaten, besonders in der Regenzeit, beide Zahlen nicht unbedeutende Größen erreichten. Der Grund hierzu mag der gewesen sein, daß die aus den Nordbezirken stammenden Arbeiter beim Bahnbau veränderten Lebensbedingungen unterworfen und infolge der fälscheren und naßen Umgebung durch kleinere Erkältungskrankheiten leichter weiteren Erkrankungen zugänglich gemacht wurden.

Als Bahngelände wurde beiderseits der Bahnhöhe ein Streifen von 50 m Breite erworben. Der Grunderwerb machte keine Schwierigkeiten. Die Landeigentümer gaben in den meisten Fällen das zum Bahnbau erforderliche Gelände unentgeltlich her.

Auf der gesamten, etwa 162 km langen Neubaustrecke mußten einschließlich der Herstellung der Bahnhöhe etwa 900 000 cbm Boden bewegt werden, so daß auf das m Bahnhöhe durchschnittlich etwa 5,6 cbm Erdbewegung entfallen. Die Erarbeiten zur Herstellung des Bahnkörpers wurden teilweise von Hand und teilweise unter Verwendung von Rippwagen, die auf Arbeitsgleisen von Eingeborenen bewegt wurden, ausgeführt. Bei Festlegung der Linienführung wurde nach Möglichkeit darauf gesehen, daß die Massen größerer Einschnitte sich einigermaßen mit denen der anschließenden Dämme deckten. Wo das nicht möglich war, wurden größere Dämme durch Seitenentnahme von Sand oder durch Rippwagenbetrieb hergestellt.

Um an Erarbeiten zu sparen, wurden bei den Einschnitten da, wo feste Bodenarten bis zur Grabensohle reichten, steilere Böschungen zu-

gelassen, als die Bauvorschriften fordern. Da die häufig angetroffenen, in ganz verschiedener Mächtigkeit vorhandenen Kalkschiefersteinschichten indes nur selten bis Grabensohle reichten, konnte von der Anordnung steilerer Böschungen (1 : 1/5) nur wenig Gebrauch gemacht werden. Die seltener vorkommenden Feinschiefersteinschichten senkrechte Wände und Anlage eines nur einseitigen Entwässerungsgrabens, natürlich unter der Vorbedingung einer guten Schotterbettung.

Für den Transport der Arbeitsgleise, Arbeitswagen und Gerätschaften beim Umziehen der Erdschächte, sowie der Baumaterialien für die Brückenbauten kam die in verschiedener Entfernung von der Bahnlinie neben dieser herlaufende Landstraße Lome—Atapame sehr zu nützen. Die Arbeitsgleise wurden auf von Eingeborenen gezogenen Lastwagen befördert, die Kleinwagen, mit Gerätschaften besetzt, von Arbeitern gezogen.

Der Umstand, daß durch die Linie sehr viele Wasserseiden geschnitten wurden, machte eine große Anzahl von Bauwerken nötig. Durch Linienverlegungen hätte sich dieser Nachteil kaum herabmindern lassen. Die meisten Weiten der Bauwerke wurden auf Grund örtlicher Beobachtungen nach Möglichkeit in Regenzeiten gemeinschaftlich vom Eisenbahntommissar und der Bauleitung festgelegt. Insgesamt wurden außer zahlreichen Rohrdurchlässen 85 Bauwerke in Gestalt von Plattendurchlässen, gemöblten Brücken und Brücken mit eisernen Überbauten erforderlich. Wegen ihrer geringeren Unterhaltungskosten wurde Beton- oder Steinbauten da der Vorzug gegeben, wo nur geringe Durchflußweiten notwendig waren, und zwar in der Form von Plattendurchlässen und gemöblten Brücken. Bauwerke von 6 m Lichtweite und mehr erhielten eiserne Überbauten.

Größere Brücken wurden bei fünf Fällen notwendig, und zwar verlangte die Überbrückung des Schio zwei Stromöffnungen von je 26 m in km 17,5 und eine gleich große Flußöffnung in km 18,4, die des Sajo in km 76,1 eine Öffnung von 40 m, die des Chraflusses in km 122,8 eine ebensolche, die des Amu in km 143 eine Öffnung von 50 und eine von 30 m und endlich die des Amutshu in km 147 eine Öffnung von 50 m Lichtweite. Als Trägerystem wurde überall der Parallelträger mit abgesehrägten Endfeldern angewendet.

Mit geringen Ausnahmen wurden die Plattendurchlässe, gemöblten Brücken und die Widerlags- und Pfeilerkörper der Brücken mit eisernen Überbauten aus Bruchsteinmauerwerk ausgeführt. Der überall an der Bahnlinie oder in ihrer Nähe auftretende Gneis lieferte ein gutes und weiter-

beständiges Steinmaterial. Wenn auch in der ersten Zeit die Verarbeitung der wild geprägten, nicht lagerrechten Steine den schwarzen Arbeitern und Maurern Schwierigkeiten machte, so war es durch beständige Bauaufsicht doch gelungen, die Eingeborenen soweit anzulernen, daß das Mauerwerk in befriedigender und auch guter Weise ausgeführt wurde. Die Bauausführung erfolgte zum Teil durch die in Lome anfassigen Unternehmer, zum Teil durch die Bauleitung in eigener Regie.

Die eisernen Überbauten der Brücken kleinerer Spannweiten wurden auf dem Bahnhof Lome fertig genietet und erst an Ort und Stelle gefahren und verlegt, wenn die Gleis Spitze die jeweilige Brückenbaustelle erreicht hatte. Die hierdurch bedingten Aufenthalt der Oberbauarbeiten waren nur von geringerer Bedeutung, da das Einlegen dieser kleineren eisernen Überbauten jedesmal nur wenige Tage in Anspruch nahm. Um sie bei den größeren Flußübergängen auf ein Mindestmaß einzuschränken, wurden hier nach Vorstreden des Gleises bis an die jeweiligen Brückenbaustellen Umgehungsgleise neben der Baustelle mit provisorischen, aus Bahnschwellen oder Holzbohlen und eisernen oder hölzernen Trägern hergestellten Überbauten angeordnet, um die Gleisarbeiten unabhängig von den Brückenbauten fortsetzen zu können. Um an Dammarbeiten für diese Umgehungsbahnen zu sparen, wurden die provisorischen Brücken innerhalb des Hochwasserprofils angeordnet. Weiderseitige Rampen 1:25 stellten die Anschlüsse an den normalen Bahnkörper her. Schwierigkeiten in der Durchführung des Arbeitszugbetriebes entstanden nicht.

Flußkorrekturen waren in wechselndem Umfange bei allen gekreuzten Flußläufen notwendig, die verwachsen und von allen möglichen, durch das Hochwasser mitgeführten und unregelmäßig niedergelassenen Baumstämmen und Strauchwerk verwildert waren und seinen geregelten Durchfluß der Wassermengen durch die Bauwerke gewährleisteten. Die Korrekturen wurden auf das unbedingt Notwendige beschränkt. In erster Linie wurde Rücksicht genommen auf eine gute Vorflut, also auf geregelte Abführung der Wassermengen, damit ein Stau vor den Bauwerken und ein etwaiger Angriff der anschließenden Dammkörper ausgeschlossen war.

Als Bettungstoff war anfangs Schotter vorgezogen, für den geeignetes Rohmaterial etwa von Kilometer 40 an in geringer Entfernung von der Bahnlinie in großen Gneisfelsen in reichlichen Mengen vorhanden ist. Aus Sparmaßrücksichten mußte indes trotz der bedeutenden Vorteile einer Stein Schlagbettung gegenüber einer Sandbettung, besonders unter tropischen Verhält-

nissen, hiervon abgesehen werden. Bis Kilometer 40 wurde der bei Kilometer 2 der Küstenbahn entnommene grobkörnige Kistenand, von da ab Sand verwendet, der an vereinzelt Stellen an der Bahnlinie sich in geringerer Mächtigkeit vorfindet. Da dieser nicht ganz frei ist von bindenden Bestandteilen, kommt er als Bettungstoff dem Kistenande an Güte wohl nicht gleich, war aber wegen der geringeren Transportweiten erheblich billiger als dieser. Raufe Einchnitte erhielten Stein Schlagbettung.

Abgesehen davon, daß die Sandbettung größere Unterhaltungskosten des Gleises und des rollenden Materials verursacht als Stein Schlagbettung, ist sie unter den starken tropischen Regengüssen ständig der Gefahr des Auswaidens ausgesetzt. Dem wird abgeholfen durch Bepflanzung der Bettungsabdichtungen mit Bermuda gras, das die Eigenschaft besitzt, tiefe und weitverzweigte Wurzeln zu schlagen, also die Sandoberfläche, soweit es überhaupt möglich ist, zusammenzuhalten und selbst nur in sehr niedrigem Wuchs zu bleiben, also die Überflüchtigkeits des Bahnkörpers in keiner Weise zu beeinträchtigen. Die Wasser durchlässigkeit der Bettung wird durch die Bepflanzung der Bettungsabdichtungen mit Bermuda gras kaum ungünstig beeinflusst.

Die Bahnlinie ist mit einer doppeldrahtigen elektromagnetischen Fernsprechtleitung, die besetzten Stationen sind außerdem mit Fernschreibapparaten ausgerüstet. Die Montage der Fernsprechtleitung folgte während des Bahnbaues stets nach Möglichkeit der Gleis Spitze, um diese jederzeit von Lome telephonisch erreichen und Anordnungen über Baupositionen usw. jederzeit auf schnellstem Wege auf die Baustrecke gelangen lassen zu können. Die Bahnstrecke ist mit Kilometer- und Halbkilometersteinen ausgerüstet. Krümmungszeiger sind für sämtliche Kurven, Neigungszeiger für Neigungen von 10/00 und darüber vorgesehen.

Außer den Endbahnhöfen Lome und Atapame erhält die Bahnlinie 18 Haltepunkte, Haltestellen bzw. Bahnhöfe. Ladegleise sind in Aguéwe, Temei, Agbeluvhoe, Game, Nuatjä, Agbatitö, Chra, Glei und Dadja, Kreuzungsgleise außerdem in Temei und Nuatjä vorgesehen. Die Mindestlänge der Ladegleise beträgt 120 m, diejenige der Kreuzungsgleise 150 m. Diese Längen sind unter Zugrundelegung der auf der Inlandbahn beobachteten Bedürfnisse festgesetzt.

Der Endbahnhof ist mit Rücksicht auf die Bodengestaltung des Geländes nicht in Ort Atapame, sondern etwa 4 km von ihm entfernt bei der Ortschaft Agbonu angelegt worden. Hierdurch sind erhebliche Schwierigkeiten in technischer und vor allem betriebstechnischer Hin-



sicht vermieden worden, die der direkte Anschluß des etwa 60 m höher gelegenen Ortes Atlapame erfordert hätte, abgesehen von dem Umstande, daß im Falle der Weiterführung der Bahn über Atlapame hinaus die gegebene Lage des Bahnhofes in der Ebene angemessen ist.

Die Bahnstrecke erhält neben Lome und Atlapame 6 Wasserstationen. Bezüglich ihrer Verteilung hat man sich nach Möglichkeit an die größeren Wasserläufe gehalten, weil man sich hier sichereren Erfolg und größere Wassergiebigkeit versprach. Zur Wassererschließung waren Tiefbohrungen von verhältnißmäßig erheblicher Tiefe notwendig. Wo sie erfolglos blieben, wurden Flachbrunnen angelegt, um nach Möglichkeit das betriebserschwerende Mißföhren von besondern Wassermagen in den Zügen auf das allerwenigste Maß einzuschränken.

Um die Vorteile der Bahnanlagen dem Lande und deren Bewohner möglichst früh zugänglich zu machen, wurden die einzelnen Teilstrecken nach deren betriebsfähiger Fertigstellung dem vorläufigen öffentlichen Betriebe übergeben. Dem Verkehrsbedürfnis entsprechend verkehrt zunächst dreimal wöchentlich in jeder Richtung ein Zug. Den Frachtzügen für den Güter- und Personenverkehr wurden die Bestimmungen der bestehenden Verkehrsanlagen zugrunde gelegt. Der regelmäßige Betrieb wurde auf der Strecke Lome—Tewiä (Kilometer 34,2) am 1. Dezember 1909, Lome—Gama (Kilometer 73,2) am 27. April 1910, Lome—Ruatjä (Kilometer 96,5) am 11. Juli 1910 eingerichtet. Die endgültige Inbetriebnahme der gesamten Strecke und ihre Übergabe an die Deutsche Kolonial-Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Gesellschaft, die Pächterin der gesamten Eisenbahnverkehrsanlagen in Togo ist, erfolgte am 1. April 1911.

Für die Betriebsführung wurden an Fahrzeugen beschafft: 6 Lokomotiven, 3 Personenzüge 1. und 2. Klasse, 5 Personenzüge 3. Klasse, ferner 50 gedeckte und 30 offene Güterwagen.

#### Sum Einsturz der Landungsbrücke in Lome.

Aus Lome ist, wie bereits durch die Tagespresse gemeldet, die telegraphische Nachricht eingetroffen, daß die dortige Landungsbrücke in der Nacht vom 16. zum 17. Mai durch ungewöhnlich schwere See zum großen Teil zerstört worden sei. Es sollen der alte Brückenkopf mit den auf ihm stehenden 3 Kränen, sowie die nach Land zu anschließenden Brückendammungen, im ganzen der Brückenteil vom Zoch 13 bis einschließlich Zoch 7, eingestürzt sein. Der neue Teil

des Brückenkopfes (Zoch 14 bis 17) und der landseitige Teil von Zoch 1 bis Zoch 6 ist nach der Meldung scheinbar unversehrt geblieben. Der Zusammenbruch der Zöche 13 bis 9 erfolgte um 3 Uhr morgens; um 6 Uhr stützten noch die Zöche 8 und 7 nach.

Die Brücke ist in der Zeit von Ende 1901 bis Anfang 1904 erbaut worden. Sie sollte den Landungsverkehr erleichtern, der sich bis dahin in der Weise abspielte, daß Boote die Güter und Personen zwischen den auf der Reede liegenden Seeschiffen und dem Strande beförderten. Die Boote mußten dabei die Brandung passieren, die, weil die Küste des Schutzgebiets gänzlich ungeschützt liegt und aus dem Atlantischen Ozean fast immer eine kräftige Dünung anrollt, recht bedeutend ist. Das machte das Landungsgeschäft beschwerlich und verlustreich. Durchdringungen der Güter durch überprigende Wellen beim Aufsteigen der Boote auf den Strand waren an der Tagesordnung. Bei schlechterem Wetter kam es häufig vor, daß die Boote — die überdies nur mäßige Abmessungen haben durften, weil sie andernfalls in der Brandung nicht hätten bedient werden können — beim Durchfahren der Brecher umschlugen und die Ladung infolgedessen gänzlich verloren ging. Auch Verluste an Menschenleben waren bei solchen Unfällen zuweilen zu beklagen. Diesen Umständen war durch den Bau der Brücke, deren Kopf sich bis über die Brandung hinaus in die See erstreckte, abgeholfen worden. Die Boote hatten jetzt nur noch den Weg zwischen Schiff und Brückenkopf zurückzulegen, konnten also außerhalb der Brandung bleiben, wo sie der Gefahr des Umschlagens viel weniger ausgesetzt sind, zumal nimmend auch Boote von größeren Abmessungen verwendet werden durften.

Die Brücke besteht aus einem schmäleren, 250 m langen Teil, der Zufahrtsbrücke, auf der zwei Eisenbahngleise liegen, und einem 10 m breiten und rund 50 m langen, am seeseitigen Ende sich vorstreckenden Teil, dem Brückenkopf, der für die Abwicklung des Verkehrs bestimmt ist. Auf dem Brückenkopf standen anfangs zwei Dampfkräne. Schon bald nach der Eröffnung der Küstenbahn Lome—Anecho, die es ermöglichte, die Reede in Anecho zu sperren und den gesamten Seeverkehr des Schutzgebietes über die Brücke zu leiten, nahm der Betrieb auf der Brücke einen solchen Umfang an, daß diese beiden Kräne nicht mehr ausreichten und — es war im Jahre 1906 — zur Aufstellung eines dritten geschritten werden mußte. Dem infolge der Inbetriebnahme der Inlandbahn weiter angewachsenen Verkehr konnte aber auch damit genügt werden. Es wurde deshalb notwendig, eine Verlängerung der Brücke vorzunehmen.



Diese gelangte im Jahre 1909 zur Ausführung. Der angelegte Brückenteil erhielt eine Länge von rund 50 m und eine Breite von 15 m und wurde zunächst mit zwei Dampfströmen aus-geführt.

Den Bau der Brücke, sowie auch der Ver- längerung hat die Brückenbauanstalt Gustavshurg ausgeführt, von der auch die Pläne herrühren. Der Unterbau besteht aus Pfahlpyramiden, von denen je zwei einen Fachrahmen tragen, auf denen die 20 bis 28 m weit gespannten Überbauten ruhen. Die Pfähle wurden eingerammt; sie be- stehen aus eisernen Röhren, die innen und außen durch Beton gegen Abrotten geschützt werden. Im Jahre 1908 stellten sich an der Brückenstelle große Veränderungen des Strandes ein, so daß verschiedene Joche in Gefahr gerieten, unterspült zu werden. Es mußten deshalb Maßnahmen zur Festlegung des Meeresbodens und zur Ver- stärkung der gefährdeten Joche getroffen werden. Das Verstärken geschah durch Einrammen weiterer

tiefer gehender Pfähle. Der im Jahre 1909 an- gelegte Brückenteil erhielt von vornherein schwere und sehr tief reichende Pfähle und wurde ohne konstruktiven Zusammenhang mit dem alten Brückenteil ausgeführt. Dem letzteren Umstande ist es wahrscheinlich zu danken, daß er erhalten geblieben ist.

Auf welche besonderen Ursachen der Einsturz zurückzuführen ist, läßt sich zur Zeit noch nicht beurteilen. Vielleicht kann auf Grund der zu erwartenden näheren Nachrichten ein Bild darüber gewonnen werden.

Der Landungsbetrieb wird nunmehr zunächst wieder durch die Brandung geführt, bis ein Provisorium hergestellt ist. Als ein solches wurde vom Gouvernement eine den erhaltenen Brücken- kopf mit dem landseitigen Brückenrest verbindende Drahtseilbahn vorge schlagen. Daneben kommt der Bau einer die entstandene Lücke umfassenden Notbrücke in Betracht. Für beide Lösungen werden zur Zeit Pläne ausgearbeitet.

**Nachweisung der bei den Zollämtern des Schutzgebiets Togo im Monat März 1911 fällig gewordenen Sollbeträge.**

(Bgl. „Deutsches Kol. Bl.“ 1911, Nr. 9, S. 347.)

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	weniger
	Einfuhr	Ausfuhr	Neben- einnahmen	Zusammen	Einfuhr	Ausfuhr	Neben- einnahmen	Zusammen		
	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Lome Hauptzollamt	184 484,30	191,50	225,05	134 901,75	141 246,08	61,25	—	141 308,18	—	6400,65
Agbanafé „ Zollamt	294,70	1,75	—	296,45	302,10	1,—	—	303,10	—	—
Solpli „ „	63,55	14,50	1,60	79,65	250,75	3,50	—	254,25	—	174,60
Roepé „ „	2 240,—	210,25	2705,10	5 155,35	1 099,20	157,75	—	1 256,95	3 904,40	—
So „ Zollhebestelle	1 218,85	2 202,25	30,—	3 446,10	1 075,65	1589,75	—	2 659,40	786,70	—
Wpandu „ „	1 064,15	1 581,—	14,—	2 659,15	428,55	428,75	—	857,30	1 801,85	—
Sete-Krafitchi „ „	66,10	11,25	—	77,35	174,82	6,50	—	181,32	—	108,97
Tetchu „ „	40,20	2,—	—	42,20	25,80	—	—	25,80	16,40	—
Palime „ „	403,45	—	—	403,45	287,20	—	—	287,20	106,25	—
Agneqa „ Zollamt	693,50	68,75	—	752,25	519,—	32,25	—	551,25	206,—	—
Zm ganzen .	140 563,80	4 278,25	2976,05	147 818,70	146 354,—	2274,75	—	147 629,75	180,95	—
Dazu Einnahmen April 1910 bis Febr. 1911	1618 386,44	32 764,80	5308,45	1 651 450,69	1 320 820,65	10720,25	—	1 349 540,90	301918,70	—
Gesamtannahme im Rechnungsjahre .	1753 950,24	37 043,05	8285,10	1 799 278,39	1475 174,65	21965,—	—	1497 169,65	302108,74	—

**Kolonialwirtschaftliche Mitteilungen.**

**Deutsch-kolonialer Baumwollbau.**

Zur Baumwollfrage bringt ein vom Vor- sitzenden des Kolonial-Wirtschaftlichen Komitees, Carl Supf, an die Baumwollbau-Kommission

erstatteter Bericht einen neuen interessanten Bei- trag. Nach der Schätzung des Komitees auf Grund der bis Ende Februar an die Ginnereien angelieferten Mengen beträgt die Ernte 1910/11:



in Ostafrika 3800 Ballen zu 500 Pfund gegenüber 2080 " " 500 " im Jahre 1909, also eine erhebliche Zunahme des Baumwollbaues, in Togo 2500 Ballen zu 500 Pfund gegenüber 1840 " " 500 " im Jahre 1909/10,

wodurch der Anstoß von 200 Ballen im Vorjahre wieder eingeholt wurde. Eine weitere Zunahme dürfte im Jahre 1911/12 zu erwarten sein, da die Nachfrage nach Saatgut gegenüber 1910/11 um das Doppelte gestiegen ist. Vom Komitee allein wurde über eine halbe Million Pfund im Werte von über 70 000 *M* ägyptische, Uganda- und einheimische Saat an mittlere und kleinere Pflanzungen und namentlich an die eingeborene Bevölkerung geliefert. Die Großbetriebe versorgten sich selbst. Für Neugründungen und Großpflanzungen dürfte ermutigend wirken die Lösung der Landfrage der Otto-Pflanzung bei Kilossa und die binnen kurzem bevorstehende Landzuteilung an die Plantage Sadani der Leipziger Baumwollspinnerei.

Zwei Gesellschaften haben beschloffen, ihr Aktienkapital auf je 1 Million Mark zu erhöhen, eine neue größere Pflanzung mit Bewässerungsmöglichkeit ist im Süden in Bildung begriffen.

Von den wasserwirtschaftlichen Vorarbeiten in der MattaSteppe und am Wil-

toriasee erhofft man den Nachweis großer gegen Ernteausfälle gesicherter Baumwollgebiete. Mit der Ausarbeitung bestimmter Projekte sind Sachverständige beschäftigt. Auch der Plan einer in Gemeinschaft mit der Deutschen Ostafrika-Linie in Daraesalam zu errichtenden Dampfpresse ist Gegenstand der Erwägungen.

Von Interesse ist ferner der erstmalige Versuch des Komitees, den Durchschnittsertrag von Baumwolle pro Hektar in bestimmten Gebieten zu ermitteln. Eine Umfrage bei 54 ostafrikanischen Pflanzungen ergab etwa 320 Pfund entkörnte Baumwolle pro Hektar im Jahre 1910/11, wobei zu berücksichtigen ist, daß eine große Anzahl der Pflanzungen im ersten Jahre und mangelnde Erfahrungen noch in wenig rationaler Weise wirtschaftet. Als Höchstträge werden aus den südlichen Bezirken 925 Pfund entkörnter Baumwolle pro Hektar gemeldet, aus den nördlichen Bezirken 800 Pfund, aus den mittleren Bezirken über 400 Pfund. Die Umfragen werden jahrelang fortgesetzt werden müssen, um zuverlässiges Material für die Rentabilitätsfrage zu erhalten.

Auch die im letzten Halbjahre erzielten Durchschnittspreise dürften den Baumwollbau günstig beeinflussen. Togo-Qualität erzielte durchschnittlich 73 Pf. pro Pfund bei einem Höchstpreis von 76 1/4 Pf., ostafrikanische Qualität 85 1/2 Pf. pro Pfund bei einem Höchstpreis von 1 *M* pro Pfund.

## Aus fremden Kolonien und Produktionsgebieten.

### Die Lage der indischen Baumwollindustrie.

Die indische Baumwollindustrie ist in der letzten Zeit verschiedentlich der Gegenstand von Erörterungen in der Presse gewesen, und zwar aus verschiedenen Anlässen, von denen namentlich die gegenwärtige Baumwollkrise, die Grundsteinlegung für das große elektrische Kraftwerk bei Bombay und die Annahme des neuen indischen Fabrikgesetzes hervorzuheben sind.

Was das Elektrizitätswert anbelangt, so soll dies in erster Linie dazu dienen, die Baumwollspinnerei und Weberei Bombay mit billiger elektrischer Kraft zu versehen. In dem Vergange weiltlich von Bombay, den sogenannten Ghats, fällt während des Monsuns, von Juni bis Oktober, eine gewaltige Regenmenge, die bisher ungenutzt nach dem Meere abfloß und nicht einmal zu Bewässerungszwecken diente. Es ist nun beabsichtigt, diese Wassermasse an der nach Madras führenden Bahnstrecke aufzustauen, so daß das ganze Jahr hindurch ein gleichmäßiger Zufluß zum Betriebe von Turbinen vorhanden wäre.

Diesem Zwecke sollen drei Talsperren dienen, von denen die kleinste nur während des Monsuns als Regulator dienen soll, um über die hin und wieder auftretenden längeren Pausen während der Regenzeit hinwegzuhelfen, während die zwei anderen während des Monsuns gefüllt werden und durch die lange Trockenzeit von Oktober bis Juni für die nötige Wasserzufuhr sorgen sollen. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Abmessungen der drei Staubecken:

	Söhe über dem Meer	Söhe des Damms in engl. Fuß	Söhe des Damms über der Talsohle in Fuß	Flächeninhalt in Acres	Wassermenge in Millionen Kubfuß
Shirawta	2158	93	8000	2847	6064
Shalwan	2084	68	4500	1697	2506
Lananti	2050	26	2700	720	378.

Zunächst sind nur die Talsperren bei Lananti (als Monsunregulator) und bei Shalwan (für die Trockenzeit) in Angriff genommen worden, während der große Damm von Shirawta für etwaige spätere Erweiterungen vorbehalten bleibt.



Aus diesen drei Becken soll das Wasser teils offen, teils in Tunneln, teils in Aquädukten einige Kilometer weit bis an den Rand der Hochebene bei Khandala geleitet werden. Von dort führen dann sechs große Stahlföhrer nach der  $2\frac{1}{2}$  engl. Meilen entfernten und 1740 engl. Fuß tiefer am Fuß der Ghats gelegenen Kraftstation Khopoli, wo vier Turbinenanlagen von je 10 000 Pferdekraften aufgestellt werden. Drei davon sollen ständig in Betrieb stehen, während die vierte als Reserve dienen wird. Es würden also für den Anfang 30 000 Pferdekraften zur Verfügung stehen. Falls auch das Staubeden von Shirawta gebaut werden sollte, würde die Gesamtanlage 50 000 Pferdekraften zu entwickeln imstande sein.

Von Khopoli bis an das Weichbild von Bombay (43 engl. Meilen) wird die elektrische Kraft oberirdisch über Masten nach einer Verteilungsstelle weiter geleitet werden, von wo aus Untergrundkabel zu den einzelnen Fabriken und sonstigen Abnehmern führen werden. Mit dem Wasser, wenn es keine Kraft hergegeben hat, hofft man 30 000 bis 40 000 Acres Land bewässern und dort Gemüse, Früchte u. dgl. für den nahen Markt von Bombay ziehen zu können.

Das Kapital der Gesellschaft besteht aus 10 000 Stammaktien und 10 000 siebenprozentigen Vorzugsaktien von je 1000 Rupies, zusammen also 20 Millionen Rupies, von denen 12 Millionen bereits eingezahlt sind. Außerdem sind für  $5\frac{1}{2}$  Millionen Rupies Obligationen ausgegeben worden, so daß das gesamte in das Kraftwerk gesteckte Kapital bis jetzt  $17\frac{1}{2}$  Millionen Rupies oder etwa  $22\frac{1}{2}$  Millionen Mark beträgt. Diese ganze Summe ist vollständig in Indien, zum Teil von einheimischen Fürsten, aufgebracht worden. Finanziert wird das Unternehmen von der Parzenfirma Tata in Bombay, die auch das Stahlwerk Kalkimati bei Kalkutta errichtet.

Wie oben erwähnt, ist als Hauptabnehmerin für die elektrische Kraft die Bombayer Baumwollindustrie mit ihren 2,8 Millionen Spindeln und 40 000 Webstühlen gedacht. Nach einer Berechnung des Gouverneurs von Bombay, Sir George Clarke, kostet einem Baumwollfabrikanten in Lancashire die Tonne Kohlen etwa  $7\frac{1}{2}$  sh, während sein Mitbewerber in Bombay etwa 20 sh 9 Pence für die Tonne zahlen muß. Die elektrische Kraft dagegen soll in Bombay nur etwa 0,55 Annas (rund  $4\frac{1}{2}$  Pfennig) für die Einheit kosten, während einem Lancashire-Spinner die Einheit 0,50 bis 0,75 Pence zu stehen kommt (1 Penny = 1 Anna). Durch die Einführung des elektrischen Betriebes würde also der Baumwollindustrie Bombays der Wettbewerb sowohl mit England wie mit den indischen Spinnereien und Webereien außerhalb Bombays bedeutend

erleichtert werden, vorausgesetzt, daß die Industrien in Bombay in der Lage sind, die bedeutenden Anlagekosten für die erste Einrichtung zu tragen.

Ein weiteres günstiges Omen für die Zukunft ist die kürzlich erlassene Novelle zum Arbeiterschutzgesetz (factory law), die am 1. Juli d. Js. in Kraft treten soll. Die wichtigste Bestimmung darin ist die Festsetzung eines Normalarbeitstages von zwölf Stunden für erwachsene männliche Arbeiter in Textilfabriken. Diese Neuerung hatte mit großem Widerstand von den verschiedensten Seiten her zu kämpfen. Namentlich die Kalkuttar Jute-Interessenten verjuchten noch in letzter Stunde die Beschränkung der Arbeitszeit zu Fall zu bringen und eine ihnen bequemere Fassung des Gesetzes durchzudrücken. Die Regierung hat sich indessen nach anfänglichem Schwanken schließlich fest gezeigt und der Baumwollindustrie damit eine Wohlthat erwiesen, die allerdings noch nicht überall anerkannt wird. Die neue Bestimmung wird nicht nur das Arbeitermaterial erhalten und heben, sondern auch der bisherigen Überproduktion und ungefunden Konkurrenz zwischen den einzelnen Fabriken einen Riegel vorschieben.

Allerdings werden sich die wohlthätigen Folgen der Einführung der Elektrizität und der Verbesserung des Arbeiterschutzes erst in Zukunft geltend machen können. Augenblicklich sind die Aussichten der Baumwollindustrie so schlecht wie möglich. Die Preise für rohe Baumwolle haben während des Jahres eine Höhe erreicht, wie sie seit dem amerikanischen Bürgerkrieg nicht mehr vorgekommen ist. Auf der anderen Seite weisen die Fertigfabrikate auf den Hauptabnahmmärkten in Indien und China keine entsprechende Preissteigerung auf. Indien hat zwar zwei gute Jahre hinter sich, es ist Gold und Silber genug ins Land gestossen. Die Bevölkerung wäre daher an sich sehr wohl in der Lage, mehr Geld für Baumwollwaren anzulegen. Trotzdem bleibt der Markt flau, die Käufer halten nach Möglichkeit zurück in der Hoffnung, daß die Preise doch noch wieder heruntergehen werden. Ähnlich liegen die Verhältnisse in China, wo außerdem noch die aufblühende einheimische Baumwollindustrie, der japanische Wettbewerber und der Ausbruch der Pest störend wirken. Außerdem klagen die indischen Baumwollgarnexporteure über den neu eingeführten indischen Silberzoll, der auf dem Preis für das nach dem Silberlande China ausgeführte Garn lastet.

Alle diese Umstände machen die Baumwollkrisis, die ja gegenwärtig auf der ganzen Welt herrscht, für Indien besonders fühlbar. Im Jahre 1905 betrug der Wert der indischen Baumwollindustrie noch 35 Millionen Rupies, im Jahre

1909 dagegen nur 6 Millionen Rupies bei einem Gesamtkapital von 230 Millionen Rupies. In den Jahren 1910 und 1911 haben sich die Erträge noch weiter verschlechtert. Zurzeit stehen in der Stadt Bombay allein über zwanzig Fabriken still, und die Mehrzahl der in der Baumwollindustrie tätigen Gesellschaften hat für das letzte Halbjahr keine Dividende verteilen können.

Unter diesen Umständen kann es nicht wundernehmen, daß die Bewegung auf Abschaffung der „excise duty“ von neuem aufgenommen wird. Die „excise duty“ beträgt  $3\frac{1}{2}$  vom Wert der in den indischen mechanischen Webereien hergestellten Baumwollstoffe und dient als Ausgleich für den ebenso hohen Einfuhrzoll auf die entsprechenden englischen und ausländischen Fabrikate. Sie bringt augenblicklich etwa 4 Millionen Rupies im Jahre ein, mehr als die indische Baumwollspinnerei und Weberei bei den jetzigen schlechten Zeiten überhaupt verdient. Die Aufhebung der excise duty wurde daher kürzlich im gelegentlichen Rate des Vizekönigs in Kalkutta zur Sprache gebracht. Hr. Clark, der neuernannte Sekretär des indischen Handelsamtes, konnte aber den Antragstellern nicht die geringste Hoffnung auf Erfüllung ihrer Wünsche machen.

Alles hängt nunmehr von den Ergebnissen des nächsten Monjuns und dem Ausfall der diesjährigen Weltbaumwollernte ab. Gibt es 1911 einen guten Monjun, sowie eine reichliche Baumwollernte, sowohl in Indien wie in Amerika, so würde der indischen Industrie der Rohstoff verbilligt sowie der Absatz erleichtert werden, so daß sie über die gegenwärtige Krise hinwegkommen könnte. Wenn aber infolge einer schlechten Welternte der Preis der Baumwolle so hoch wie heute bleibt oder gar noch weiter steigt, und wenn zugleich der nächste Monjun spärlich Regen bringt und dadurch die Kaufkraft des indischen Abnehmers schwächt, so würde die Lage der indischen Baumwollindustrie sehr ernst werden und der Zusammenbruch einer Anzahl von Baumwollfabriken kaum vermieden werden können.

(Bericht des Kaiserl. Konsulats in Bombay.)

#### Die afghanische Baumwollindustrie.

Der gegenwärtige Emir von Afghanistan interessiert sich sehr für die kommerzielle Entwicklung seines Landes. Die von ihm geförderte Baumwollindustrie in Kandahar soll, wie jetzt bekannt wird, sowohl bezüglich der Qualität wie auch bezüglich des Preises, zu dem sie in Handel gebracht werden kann, die gehegten Erwartungen übertroffen haben.

Afghanische Baumwolle beginnt nunmehr in den indischen Markt einzubringen und wird bereits in Chanam, einem Handelsplatz an der Grenze zwischen Afghanistan und Baluchistan, zu einem Preis angeboten, zu dem indische Baumwolle nicht mehr konkurrenzfähig sein soll.

Die indischen Baumwollinteressenten zeigen sich der indischen Preisse zufolge über den neuen Mitbewerber keineswegs erfreut.

(Bericht des Kaiserl. Generalkonsulats in Kalkutta.)

#### Stand der Baumwollsaaten in Ägypten im April 1911.

In Unterägypten hat das schlechte Wetter während des Februar und März die Bestellungen für die neue Ernte verzögert. Infolgedessen war auch das Säen 10 bis 15 Tage verzögert worden. Nichtsdestoweniger sind die Bestellungen jetzt beendet außer in gewissen Gegenden nördlich von Behera, in Gharbieh und Dakahieh. Die Pflanzen haben gute Fortschritte gemacht, sehen gut aus und die teilweise Verzögerung in der Bestellung ist wieder eingeholt worden. Einige Frühsaaten und einige Saaten auf niedrig gelegenen Ländereien mußten erneuert werden, im allgemeinen aber ist die Wiederbestellung von geringer Bedeutung gewesen. Die Baumwollanbaufläche scheint der des Vorjahres gleich zu sein. Die Sorte Mit Afifi ist weniger vertreten als vergangenes Jahr und ist durch die Qualitäten Safellarabis, Joannovich und Rubari ersetzt worden. Die Sorte Abassi ist jetzt wenig vertreten. Aus verschiedenen Gegenden waren Klagen über Wassermangel laut geworden, jetzt ist aber Wasser reichlich vorhanden. Der Baumwollwurm hat sich bis jetzt nicht gezeigt. Die Regierung hat die Absicht, diesen Sommer wieder ernste Maßregeln gegen ihn zu ergreifen.

In Oberägypten und Fayoum nahm das Säen den gewöhnlichen Verlauf. Die Pflanzen sind in sehr gutem Zustande. Die Anbaufläche ist größer als im Vorjahre. Die Sorte Ashmouni überwiegt wie gewöhnlich. Wasser ist reichlich vorhanden.

(Bericht der Alexandria General Produce Association vom 3. Mai 1911.)

#### Baumwollanbau im Staate Sergipe.

In dem im Norden von Bahia gelegenen Staate Sergipe folgt nach dem wichtigsten Produkt, dem Zucker, an zweiter Stelle die Baumwolle.

Sergipe ist mit einem Flächeninhalt von 39 090 qkm der kleinste Bundesstaat der Ver-

einigen Staaten von Brasilien, während seine Einwohnerzahl (408 348) diejenige von acht, zum Teil erheblich größeren, Bundesstaaten übertrifft. Die Aus- und Einfuhr des Staates geht zum weitaus größten Teil über die Haupt- und Hafenstadt Aracaju, die für Seeschiffe bis 16 Fuß Tiefgang zugänglich ist. Weitere, wenn auch sehr unbedeutende Häfen, die aber doch regelmäßig von brasilianischen Küstendampfern angefahren werden, sind im Süden des Landes Estancia und im Norden Villa Nova.

Die Baumwolle des Staates Sergipe wächst auf den höher gelegenen Landstrichen des Innern, in der Umgegend der sogenannten Baumwollpläze Itabaiana, Simão Dias und Nossa Senhora das Dores. Ihre Qualität ist minderwertig. Die Baumwolle von Itabaiana ist sogar die schlechteste, die in Brasilien auf den Markt kommt. Dagegen ist die Dores-Baumwolle etwas besser. An Qualität erreicht sie diejenige, die von Penedo aus dem Staate Alagoas kommt.

Die Jahresproduktion schwankt je nach der Ernte zwischen 20 000 und 50 000 Ballen, spielt also auf dem Weltmarkt keine Rolle.

Die Baumwolle kommt in bereits entferntem Zustand auf Eisenstrahlen nach dem etwa 30 bis 40 km von der Küste gelegenen Städtchen Maroin und Laranjeiras und von dort auf Flußfahrzeugen nach Aracaju. Ein großer Teil bleibt in Sergipe, um in den Fabriken, von denen es je zwei in Aracaju und Villa Nova und eine in Estancia gibt, verarbeitet zu werden. Die fünf Fabriken, die gleichzeitig Spinnereien und Webereien sind, brauchen jährlich etwa 25 000 Ballen, so daß bei schlechten Ernten noch Baumwolle importiert werden muß. Diese kommt dann meistens aus dem nördlichen Nachbarstaat Alagoas. Bei guten Ernten geht der Überchuß zum größten Teil nach Rio de Janeiro, etwas auch nach Bahia. Ein Export nach Europa bzw. nach dem Ausland kommt nur selten in Frage.

Von Estancia wird kaum Baumwolle exportiert; gegebenenfalls jedoch etwas von Villa Nova.

Die Kerne (Baumwollsaat) werden teils zur Feuerung der Entkernungsmaschinen, teils als Viehfutter und teils als Dünger benutzt. Ein Export findet nur statt, wenn die Preise so hoch sind, um die Transportkosten nach der Küste tragen zu können. Der Export geht dann nach Rio de Janeiro; in vereinzelten Fällen, die jedoch durch eine immerhin seltene Verschiffungsgelegenheit bedingt sind, auch nach Liverpool.

(Bericht des kaiserl. Konsulats in Bahia.)

### Zur Hebung der Baumwollkultur in Turkestan.

Seit dem Frühjahr dieses Jahres sind in die drei Hauptgebiete von Turkestan Regierungs-spezialisten mit höherer agronomischer Vorbildung, die mit den Verhältnissen der Kiezelwirtschaft praktisch vertraut sind, hauptsächlich für die dortige Baumwollkultur, berufen worden. Gleichzeitig wird dort auch die Zahl der Instruktoren in dem Maße vergrößert, daß man für die erste Zeit wenigstens je einen Instruitor für jeden Kreis hat, wo die Baumwollkultur sich entwickelt hat. Solche Kreise sind die nachfolgenden acht: Margelan, Andischan, Namangan und Kokand im Fergana-Gebiet, Katta-Kurgan, Chodshent und Samarland in der Provinz Samarland und Tschirchik in der Provinz Syr-Darja.

Zu den Aufgaben der vorgenannten Spezialisten sollen gehören: Unterstützung der Baumwollpflanze, die Aufsicht über die Tätigkeit der ihnen unterstehenden Instruktoren, das Studium und die Untersuchung des Standes der Baumwollkultur und endlich die Ausarbeitung eines Planes für die Maßnahmen zur weiteren Verbesserung und Entwicklung dieses Zweiges der Landwirtschaft.

(Torg. Prom. Gazeta.)

### Der Lissaboner Kakaomarkt im April 1911.\*

Während des ganzen Monats April waren die Kakaopreise in Lissabon sehr stabil bei 3400 Reis, wozu jedes Angebot aufgenommen wurde. Im Mai dürften die ersten Zufuhren aus der kleinen Sommerernte eintreffen, welche nach den bisher vorliegenden Nachrichten einen Durchschnittsertrag bringen dürfte.

Im April 1911 (und 1910) betrug die Zufuhr 9159 (26489), die Ausfuhr 31280 (32070) und der Vorrat am 30. April 93678 (116757) Sad.

(Bericht des kaiserl. Konsulats in Lissabon.)

### Kakaomarkt auf Ceylon.\*\*

Zu der Zeit vom 1. Januar bis 3. April 1911 betrug die Ausfuhr von Kakaos aus Ceylon 27 944 cwts gegen 27 930 cwts in der gleichen Zeit des Vorjahres.

Die Ausfuhr verteilt sich auf die einzelnen Bestimmungsländer in dem angegebenen Zeitraum der Jahre 1911 (und 1910) wie folgt: Nach Deutschland 3425 (4130) cwts, Großbritannien 16 123 (19 279) cwts, Frankreich 2750 (1185) cwts, Amerika 1917 (350) cwts,

\* Vgl. „D. Kol. Bl.“ 1911, S. 356.

\*\* Vgl. „D. Kol. Bl.“ 1911, S. 240.



Strait's und China 1827 (—) ewts, Australien 788 (—) ewts, Holland 729 (125) ewts.

Die Nachfrage war im Anfang des Jahres recht gut, kante jedoch etwas ab, nachdem die Fabrikanten ihren Osterbedarf gedeckt hatten.

Die Qualitäten waren befriedigend und die Preise ziemlich stetig. Man bezahlte heute (25. April): Für guten Plantagentafao 40/— bis 45/— Rs, für Eingeborenentafao 35/— bis 39/— Rs, für Refufe 25/— bis 30/— Rs.

Die Vorräte der Herbst- bzw. großen Ernte sind fast geräumt.

Es wird berichtet, daß die Frühjahrsernte, welche in ungefähr vier Wochen erwartet wird, unter der anhaltenden Trockenheit gelitten hat.

(Bericht des Kaiserl. Generalkonsulats in Kalkutta vom 25. April 1911.)

**Rakaomarkt in Guayaquil im 1. Vierteljahr 1911.\*)**

Der Rakaomarkt in Guayaquil, der schon im Dezember sich belebt hatte, zog im Januar noch etwas an; man bezahlte in der ersten Hälfte des Monats bis 18,50 Sucre's (1 Sucre = 2,04 *M*) pro spanischer Zentner (à 46 kg) für gute Mittelqualitäten Arribaafafao, für andere Sorten im Verhältnis weniger. Die Berichte von den Plantagen lauten durchweg gut, immerhin blieben die Ankünfte gegenüber dem Vormonat etwas zurück. Sie betragen in der ersten Hälfte des Januar in 1000 Pfund: Arriba 1607 (erste Hälfte Januar 1910: 466), Balao und Naranjal 208 (145), Machala 312 (156), zusammen 2127 (767). In der zweiten Hälfte des Januar nahmen die Zufuhren etwas ab, indem die Preise noch etwas höher gingen. Mittelguter Arriba wertete gegen Ende des Monats 20 Sucre's pro span. Ztr. Das Ergebnis in 1000 Pfund war: Arriba 1457 (372), Balao und Naranjal 123 (126), Machala 335 (68), zusammen 1915 (565).

Die Rakaonankünfte im Februar ließen beträchtlich nach, waren jedoch im Vergleich mit dem Vorjahr bedeutend stärker. Die Preise fielen auch infolge geringer Nachfrage aus den Konsumländern und schwankten in der ersten Hälfte des Monats zwischen 18,50 bis 19 Sucre's pro span. Ztr. für Arriba je nach Qualität. Die Zufuhren in der ersten Hälfte des Februar stellten sich in 1000 Pfund, wie folgt: Arriba 1308 (461), Balao und Naranjal 68 (104), Machala 117 (35), zusammen 1493 (600). In der zweiten Hälfte des Februar waren die Preise noch etwas niedriger; Mittelqualitäten Arriba erzielten nicht mehr als 18,50 Sucre's pro span. Ztr., die anderen Sorten

entsprechend weniger. Die Ankünfte betragen in 1000 Pfund: Arriba 1539 (576), Balao und Naranjal 49 (34), Machala 23 (30), zusammen 1611 (640).

Im März nahmen die Zufuhren gegenüber dem Vorjahr plötzlich stark zu; gleichzeitig wurde aus den Kakaobisstritten berichtet, daß auch in den Haupt-Erntemonaten April und Mai reichliche Ankünfte von Kakaos zu erwarten seien. Die Preise für Arriba bewegten sich zwischen 18 und 18,70 Sucre's bei steigender Tendenz, da sich allmählich eine stärkere Nachfrage einstellte, zumal auch von den Vereinigten Staaten größere Posten gekauft wurden. Die Ankünfte in der ersten Hälfte des März betragen in 1000 Pfund: Arriba 2478 (1289), Balao und Naranjal 48 (53), Machala 11 (21), zusammen 2537 (1363). Wie bereits gesagt, bewegten sich die Preise gegen Ende des Monats bei steigender Tendenz; mittelguter Arriba erzielte 18,50 bis 18,70 Sucre's pro span. Ztr. Die Zufuhren in der zweiten Hälfte des März betragen in 1000 Pfund: Arriba 4419 (1839), Balao und Naranjal 81 (84), Machala 6 (8), zusammen 4506 (1931).

Das Gesamtergebnis bis Ende März war 14 188 889 Pfund gegen 5 867 351 Pfund im Jahre 1910, also fast 2 1/2 mal mehr.

(Bericht des Kaiserl. Konsulats in Guayaquil vom 6. April 1911.)

**Kakao-Ausfuhr aus der Dominikanischen Republik, Januar bis Februar 1911.\*)**

Bestimmung	Einzelmonate		Januar bis Februar	
	kg	§	kg	§
Ver. St. von Amerika	Jan.	940653 156873	1857121	348844
	Febr.	916468 186971		
Deutschland	Jan.	117208 17935	445738	86046
	Febr.	328525 63111		
Frankreich	Jan.	317683 54986	710874	184614
	Febr.	892691 76626		
And. Länder	Jan.	804 42	804	42
	Febr.	— —		
Zusammen	Jan.	1875848 229888	8013632	564546
	Febr.	1637684 334708		
Zus. Vorjahr			8226015	540896

(Nach Bericht des Kaiserl. Konsulats in San Domingo vom 10. April 1911.)

**Koprahandel der Philippinen 1910.**

Das Jahr 1910 ist für den Koprahandel der Philippinen äußerst günstig gewesen. Ausgeführt wurden nach den vorliegenden Ziffern 116374000 kg gegen 109009880 kg im Jahre

\*) Vgl. „D. Kol. Bl.“ 1911, S. 240f.

\*) Vgl. „D. Kol. Bl.“ 1911, S. 291.



1909 und 37 566 000 kg im Jahre 1905. Nach Marseille allein wurden 1910 76 581 000 kg verschifft.

Der Preis hielt sich während des ganzen Jahres 1910 für den Pifal (63 kg) auf 10 Peso und mehr, im Durchschnitt auf 10,50 Peso, d. h. 2 Peso mehr als im Jahre 1909 und 4 Peso mehr als 1905.

Da die Nachfrage für das besonders zur Seifenfabrikation und Herstellung ehbarer Fette begehrte Material ständig wächst, sind die Anpflanzungen der Kofospalme fortgesetzt erweitert worden. Bereits für das laufende Jahr wird daher mit einem noch erheblich höheren Ertrag an Kofra gerechnet.

(Bericht des Kaiserl. Konsuls in Marita.)

**Kupferausfuhr aus dem französischen Kongogebiet.**

Nach der Antwerpener „Tribune Congolaise“ ist die erste in den Gruben von Mindouli nahe bei Brazzaville gewonnene Ladung Kupfer der „Compagnie Minière du Congo Français“ am 1. März d. J. in Kinshasa am Citasflusse angekommen, von hier nach Matadi befördert und wird von dort — als Einleitung von noch bedeutenderen Sendungen, sowohl aus Französisch- als auch aus Belgisch-Kongo — nach Antwerpen gehen. Die „Compagnie Minière du Congo Français“, die die 150 km betragende Eisenbahnstrecke von Brazzaville nach Mindouli in Bau genommen, hat die Arbeiten vollendet und rechnet damit, monatlich 1000 Tonnen Kupfer versenden zu können. Der Durchfuhrverkehr nach Pool wird durch die „Compagnie Citas“ in Kinshasa sichergestellt.

**Die Bergwerksindustrie des Transvaal im Jahre 1910\*).**

Nach dem Berichte des Exekutiv-Komitees der Transvaal-Bergwerkskammer für 1910 hatten sämtliche Zweige des Bergbaus des Transvaal im Jahre 1910 namhafte Fortschritte zu verzeichnen.

Es wurden im Jahre 1910 (u. 1909) gewonnen: an Gold im Witwatersrand 7 228 311 (7 039 198) Unzen im Werte von 30 703 912 (29 900 950) £ und im Außenbistritze 805 532 (241 406) Unzen im -Werte von 1 297 823 (1 025 429) £, demnach zusammen 7 583 843 (7 280 542) Unzen im Werte von 32 001 735 (30 925 788) £; an Diamanten 2 090 068 (1 877 468) Karat im Werte von 1 317 715 (1 176 680) £, so daß der Wert für das Karat in Schilling 13,25 (12,54) beträgt; an Kohle 3 970 069 (3 623 056) t im Werte von 986 253 (916 452) £ loco Beche; an Zinn 3383 (2867) t im Werte von 828 487 (227 752) £ und an Kupfer 3180 (1947) t im Werte von 77 612 (63 950) £.

\*) Vgl. „D. Kol. Bl.“ 1911, S. 318 ff. u. S. 320.

Bei der Goldproduktion ist die Zunahme der Ausbeute in den Außenbistritzen um 272 394 £ oder 26,6 v. H. bemerkenswert. Sie wird zum Teil auf die Zurbetriebsetzung neuer Eisenbahnliesen zurückzuführen sein. Am Witwatersrand sind zu den produzierenden Gruben hinzugekommen die Randfontein Central, die zur Robinson-Gruppe gehört und das größte Bodwerk der Welt hat, die City Deep und die Bantjes Consolidated, die beiden letzteren von der Rand Mines- und Edfein-Gruppe. Wichtig ist im Jahre 1910 nach der östlichen und westlichen Fortsetzung des Hauptflüzes (main reef) des Witwatersrandes geacht worden, bis jetzt (Ende März 1911) ohne Erfolg, doch sollen ganz neuerdings in der Nähe von Potchefstroom, südwestlich Johannesburg, vielversprechende Funde gemacht worden sein.

Von der Ausbeute des Witwatersrandes wurden im Jahre 1910 (u. 1909) absorbiert durch Gesellschaften 62 v. H. (60), durch Dividenden 29 v. H. (31) und durch Sonstiges 9 v. H. (9). Unter „Sonstiges“ fallen u. a. Steuern, Zinsen, Kapitalaufwendungen.

Die Gesellschaften, die seit einer Reihe von Jahren zurückgegangen waren, im Jahre 1909 gegenüber 1908 von 18 sh auf 17 sh 1 d pro Tonne verprodien Gezeins, sind 1910 zum ersten Male wieder in die Höhe gegangen, nämlich auf 17 sh 7 d. Entsprechend ist der Gewinn pro Tonne und der Gesamtgewinn (nicht die Gesamtausbeute!) gestiegen.

Verpocht wurden am Witwatersrand 24 432 541 t, 888 782 mehr als im Vorjahr. Die Zahl der Pochstempel hat sich um 47, diejenige der Hoehmühlen um 36 vermehrt. Im allgemeinen sind die neuen Pochwerke viel gewaltiger und leistungsfähiger als die älteren. So betrug die durchschnittliche Leistungsfähigkeit eines Pochstempels (einschließlich der Nacharbeit der Hoehmühlen) 1910 7,19 t gegenüber 4,80 t 1899. Einzelne Stempel vermögen bis zu 20 t Gesein im Tag zu vermalen.

Die gesamte Goldausbeute der Erde wird geschätzt 1910 auf 93 750 000 £ gegen 92 000 000 £ im Jahre 1909, mithin Zunahme 1,9 v. H. Die Zunahme ist geringer als in den Vorjahren. Von 1905 bis 1909 hatte die Zunahme 21 v. H., von 1899 bis 1909 42 v. H. betragen. Während im Transvaal, in Rhodesien und in Westafrika (Goldküste) 1910 mehr Gold gewonnen worden ist als im Vorjahr, ist die Ausbeute in Australien, namentlich Westaustralien (Kalgoorlie Distrikt), wie schon seit einer Reihe von Jahren zurückgegangen, von 1909 auf 1910 von 14 250 000 auf 13 540 000 £. Bemerkenswerte Zunahmen sind noch von Sena- und Amurtal (Rußland) und von Kanada zu verzeichnen.

Die drei Hauptproduzenten, Afrika, Vereinigte Staaten von Amerika und Australien, erzeugten im Jahre 1910 zusammen 2/3 der gesamten Ausbeute der Erde, wie das folgende ersehen läßt: Afrika 95 000 000, Vereinigte Staaten 10 211 040, Australien 13 120 520, Rußland 6 800 000, Mexiko 4 814 020, Ostindien 2 417 900, Südamerika 2 289 220, China 2 020 460 und Kanada 2 000 000 £.

Der Anteil des Transvaal an der Weltausbeute wird geschätzt 1895 auf 21 v. H., 1905 27 v. H. und 1910 reichlich 34 v. H.

Man berechnet, daß der Goldbergbau der Erde in den letzten 10 Jahren einen Ertrag von 758 000 000 £ geliefert hat. Um 386 000 000 £ oder 51 v. H. davon hat in demselben Zeitraum der Goldvorrat der Staatskassen und großen Zentralbanken zugenommen. Er betrug am 31. Dezember 1900: 500 000 000 £ und am 31. Dezember 1910: 886 000 000 £. Zunahme 77 v. H.



Von der Summe von 886 000 000 £ entfielen auf die Staatskasse und Nationalbanken (National Banks) der Vereinigten Staaten von Amerika 268 000 000 £, und zwar auf die Staatskasse allein 283 000 000, auf Frankreich 181 000 000 und Rußland 190 000 000 £. Kennenswerte Zunahmen der Goldvorräte sind ferner zu vergleichen von Italien, Argentinien, Brasilien (das sich früher seinen Goldvorrat hielt), Japan und Österreich-Ungarn, und zwar in der angegebenen Reihenfolge.

Den gesamten heutigen Goldvorrat der Erde schätzt man auf 3 000 000 000 £ und man nimmt an, daß er bei dem heutigen Stande des Bergbaus sich in 30 Jahren verdoppeln wird. Die Steigerung aller Preise in allen an die Weltwirtschaft angeschlossenen Ländern wird nicht ohne ursächlichen Zusammenhang mit der starken Zunahme der vorhandenen Goldmengen sein.

Von der gesamten Transvaalraube an Diamanten 2 090 088 Karat, entfallen 2 080 074 Karat auf die Premier-Gesellschaft. Die Gesellschaft hatte zeitweise ziemlich stark unter der Knappheit der Zahl verfügbarer eingeborener Arbeiter zu leiden. Beim Verkauf ihrer Steine hat sie eine geringe Preissteigerung erzielt, nämlich 1910: 13 sh 11,99 Pence das Karat gegen 12 sh 6,29 Pence im Vorjahre. Andererseits sind die Gefestungskosten pro Wagenladung (Last eines Gruubenhundes von 18 Kubfuß Inhalt, load) um eine Kleinigkeit gestiegen, was auf den Gewinn pro Wagenladung zurückgewirkt hat.

Was die Kohle anbetrifft, so bebauerte es der Präsident der Bergwerkstammer in seiner Ansprache vor der Jahresversammlung vom 23. Februar d. J., daß die Verwaltung der südafrikanischen Staatsbahnen sich nicht auf eine Ermäßigung der Kohlenfracht nach Lourenço Marques einlassen will; durch eine solche Maßregel würde die Ausfuhr der Transvaalkohle, z. B. nach Ostindien, ermöglicht. Da die nach dem Transvaal eingeführten Güter, dem Volumen nach, die Ausfuhr um ein Vielfaches übersteigen, laufen viele Güterwagen leer nach der Küste zurück, so daß man annehmen möchte, die Kohlenverwaltung könnte den Tarif für Ausfuhrkohle ohne Verlust herabsetzen. Vermechte Ausfuhr von Pulviskohle (round coal) würde für den Inlandkonsum den Vorteil eines größeren Angebots von Grub (fine coal), die im Vergleich zur Pulviskohle stets unter ihrem Werte verkauft wird, nach sich ziehen. Im Dezember 1910 waren im Transvaal 25 Kohlenzechen, ein weniger als im Vorjahre in Betrieb, und zwar 5 im Bezirk von Springs und Graham (Ostende des Witwatersrand), 14 in Middelburg (östlich von Pretoria) und 6 anderweit.

Die Zinn-Produktion hat gegenüber 1909 um 726 Tonnen zugenommen, nach dem Werte berechnet um 100 735 £. Bei letzterer Zahl ist zu berücksichtigen, daß die Zinnpreise im Laufe des Jahres 1910 bedeutend gestiegen sind, nämlich von 252 £ 15 sh pro Tonne im Januar 1910 auf 175 £ 15 sh pro Tonne im Dezember 1910 und seitdem auf 194 £ 15 sh pro Tonne im Februar 1911.

Im Bezirk Waterberg nördlich von Pretoria sind neuerdings bekanntlich mehrere vielversprechende Zinnvorkommen aufgeschlossen worden, unter denen an erster Stelle die Jacuplaats-Grube zu nennen ist. Man schätzt, daß die Zinnraube der Erde 1910 um 2000 Tonnen zurückgegangen ist, während andererseits die Zinn verarbeitende, namentlich die Kunstgoldschmelz- (Zersetzungs-)Industrie lebhafter denn je beschäftigt war. Dies macht es wahrscheinlich, daß die eine oder andere Zinngrube, die wegen zu geringen Metallgehalts geschlossen worden war, wieder in Betrieb

genommen werden wird. An der gesamten Zinnproduktion der Erde, die zu über 2 Dritteln aus den Straits-Settlements und Bolivien stammt, hat der Transvaal einen Anteil von 3,2 v. H. im Jahre 1910 gegen 2,3 v. H. im Vorjahre.

Der Hauptproduzent des Transvaal in Kupfer ist die Messina-Grube nördlich von Pietersburg, 6 Meilen südlich vom Limpopo, die in absehbarer Zeit Eisenbahnschluß erhalten wird. An der gesamten Kupferraube der Erde hatte der Transvaal nur einen Anteil von 0,04 v. H. im Jahre 1910 gegen 0,02 v. H. im Jahre 1909. Der Transvaaler Bergwerksindustrie war es im Jahre 1908 gelungen, für die Auffrischung neuer Gruben 9 Millionen £ neuer Kapitalien zu beschaffen. Das hat sich im Jahre 1910 sehr zumunsten der Johannesburger Industrie geändert. Britische Kapitalisten haben 1910 in neuen Bergwerksunternehmungen zum Südafrika 2½ Millionen £ angelegt; im letzten Quartal haben auf dem britischen Geldmarkt überhaupt keine neuen Emissionen für bergbauliche Zwecke Südafrika festgefunden.

Wie sehr der britische Kapitalist neuerdings Kanada und Australien vor Südafrika bevorzugt, zeigt folgende Übersicht über die Summen, die in den letzten 3 Jahren von britischen Geldmarkt nach den 3 großen britischen Selbstverwaltungscolonien (für bergbauliche und andere Zwecke) geflossen sind:

	1910	1909	1908
	£	£	£
nach Südafrika . . .	3 379 100	11 291 500	6 209 700
• Kanada . . . . .	36 882 500	26 814 200	27 827 400
• Australien . . . . .	13 885 200	11 860 300	4 028 200.

Die Goldindustrie des Transvaal hat im letzten Etatsjahr 892 831 £ Einkommensteuer bezahlt, was einer Abgabe von 11,25 Pence für jede Tonne verpochtes Erz gleichkommt.

Zu seiner großen Schuldgetreue vom 10. März d. J., hat der Finanzminister der südafrikanischen Union die von der gesamten Bergwerksindustrie des Landes zu zahlende Einkommensteuer für das kommende Etatsjahr auf 2 249 000 £ geschätzt gegenüber dem Vorjahre mit 1 750 000 £, was eine Zunahme von 499 000 £ bedeutet, an der die Diamantgruben allein mit 165 000 £ beteiligt sind, daneben hat der Minister an die gewaltigen indirekten Abgaben der bergbauischen Betriebe, namentlich in der Form von Zöllen und Eisenbahnfrachten, erinnert.

An Schächtern und Köhnen für Beisee sowie für Beschaffung von Maschinen und Materialien, Kohle, Dynamit, Nahrung und Kleidung für die eingeborenen Arbeiter usw. haben die Goldgruben 1910 schätzungsweise 20 Millionen £ ausgegeben, 3 Millionen mehr als im Vorjahre.

Die bergbauischen und verwandten Betriebe des Transvaal zusammen haben für Maschinen und Materialien und für Ernährung und Kleidung der eingeborenen Arbeiter aufgewendet: vom 1. Juli 1909 bis 30. Juni 1910: 11 979 823 £ gegen 10 185 888 £ im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Auf die verschiednen Bergwerksbetriebe verteilen sich die Ausgaben 1909/10 (und 1908/09) folgendermaßen: Goldgruben 11 089 993 (£ 338 691), insbesondere Goldgruben des Witwatersrandes 10 578 457 = 95,4 v. H. (-), Diamantgruben 278 782 (£ 297 179), Kohlenzechen 258 651 (£ 218 578), Gruben zur Gewinnung unedler Metalle 108 492 (£ 91 315), metallurgische und chemische Fabriken und Anlagen zur Auslaugung von Goldberggründen 204 182 (£ 215 618) und Kalt- & Steinbrüche 89 623 (£ 24 507) £.



Fast sämtliche Einfäufe sind in Johannesburg gemacht worden. Direkt von auswärts importiert haben die bergbaulichen und verwandten Betriebe des Transvaal nur für 258 500 £ (1909/10) gegenüber 410 664 £ (1908/09).

Im Budget für das Finanzjahr 1909/10 war eine Summe von 26 000 £ zur Unterstüttung des Bergbaus und von Schürfern bereit gestellt. Sie ist fast ausschließlich zu Wegebauten in abgelegenen Bezirken verwendet worden. Für die Errichtung zentraler Pochwerke oder von Wasser- oder Kraftwerken-Zwecken, an die bei der Bewilligung der Summe vermutlich hauptsächlich gedacht war, hat die Regierung nichts ausgegeben.

(Nach einem Berichte des Kaiserl. Konsulats in Johannesburg.)

### Außenhandel der belgischen Kongokolonie in der ersten Hälfte des Jahres 1910.

Der belgische Kolonialminister hat in der Februarnummer der „Reenseignements de l'Office Colonial“ eine Statistik über den Außenhandel der belgischen Kongokolonie für die erste Hälfte des Jahres 1910 veröffentlicht. Hiernach belief sich der Wert des Exports auf 52 883 815,73 Fr., der Wert des Imports auf 18 357 912,36 Fr. Von dem Gesamtwerte des Exports entfielen 37 203 479,75 Fr. auf Produkte, die aus der Kolonie stammten, von dem Gesamtwerte des Imports 15 761 991,20 Fr. auf Waren, die für den Verbrauch in der Kolonie bestimmt waren.

Unter den Exportartikeln figurirt Kaustschul

im Werte von 43 706 128,83 Fr. (davon aus der Kolonie für 20 656 949,14 Fr.) an erster Stelle; es folgen Eisenblein für 4 413 598,86 (3 003 602,91) Fr., Gold für 1 734 387,95 (ebenso) Fr., Palmnüsse für 1 246 193,69 (1 100 309,52) Fr. Als Bestimmungsland steht Belgien mit einer Exportziffer von 41 574 605,75 (aus der Kolonie: 34 801 105,86) Fr. weitaus an erster Stelle; es folgt Frankreich mit einer Exportziffer von 8 495 693,86 Fr., von denen aber nur 10 798,28 Fr. auf Produkte der belgischen Kolonie entfielen. Der Export nach den portugiesischen Kolonien stellt sich auf 1 244 863,02 Fr. (1 144 006,73). Der Rest verteilt sich auf die übrigen Länder, von denen Deutschland und Deutsch-Ostafrika eine Einfuhr im Werte von 22 659,41 bzw. 26 715,30 Fr. aufweisen. Unter den Einfuhrartikeln sind besonders hervorzuheben gefärbte Baumwollstoffe im Werte von 2 404 800,03 Fr. (für die Kolonie bestimmt: 2 787 490,81), Kerzenben 1 593 453,10 (1 253 633,92), Maschinenreferbeteile und Zubehör 1 508 756,60 (1 395 621,80), Stahlschienen 1 433 725,86 (1 432 570,86) und Kleider und Wäsche 1 010 412,30 (847 546,84) Fr.

Was den Gesamtimport anlangt, steht Belgien mit 12 036 019,69 Fr. (für die Kolonien: 11 304 860,37) ebenfalls an der Spitze; es folgen England mit über 2 (1) Millionen, Frankreich mit über 1 1/2 (1/2) Millionen und Deutschland mit über 1/2 (fast 1/2) Million Francs.

## Vermischtes.

### Die Baumwollindustrie in Großbritannien und Irland 1910.

Trotzdem die Ausfuhr wenigstens bei Geweben gegen die beiden letzten Vorjahre der Menge nach zunahm, war das Jahr 1910 für die Baumwollindustrie des Vereinigten Königreichs nicht günstig. Die Preise für Rohbaumwolle standen noch immer sehr hoch, obgleich sie im Vergleich zum Schlusse des Jahres 1909 etwas nachgaben. Die Folge war, daß es den Spinnereien und Webereien wie im Vorjahr so auch während des größeren Teiles des Jahres 1910 nicht möglich war, genügend Absatz zu lohnenden Preisen zu finden, zumal ihre Produktionsfähigkeit sich noch in letzter Zeit ausgedehnt hatte. Die Spinnereien arbeiteten bis in den April unter planmäßiger Verkürzung der Arbeitszeit und nahmen auch später den Betrieb noch nicht in vollem Umfang auf. Ebenso stand viele Monate hindurch eine große Anzahl von Webstühlen still. Erst mit dem Herbst machte sich der Umstand geltend, daß der Handel, der seine Bestände inzwischen fast vollständig ausverkauft hatte, nunmehr gezwungen war, zu kaufen und den Produzenten lohnendere Preise zu bewilligen. Der Schluß des Jahres gestaltete sich daher wesentlich günstiger, und es wird angenommen, daß die Baumwollindustrie wieder besseren Zeiten ent-

gegengeht, wenn auch auf eine wesentliche Verbilligung des Rohmaterials noch nicht zu rechnen ist.

Die Baumwollerte der Vereinigten Staaten von Amerika hat für das Erntejahr 1909/10 nur rund 10 600 000 Ballen ergeben, während sie sich 1908/09 auf rund 18 800 000 Ballen belaufen hatte, und zur vollen Deckung des Weltbedarfs an amerikanischer Baumwolle ein Ertrag von etwa 13 000 000 Ballen erforderlich ist. Auch für 1910/11 ist wegen Frostschadens trotz vermehrten Anbaues nur eine mäßige Ernte zu erwarten, die auf 11 600 000, höchstens 12 000 000 Ballen geschätzt wird. Der Preis für amerikanische Mittelware (middling American) hatte Ende 1909 sich auf 8,50 Pence für das Pfund gestellt. Von dieser Höhe ging er zu Anfang des neuen Jahres etwas herab. Er stand Anfang Februar auf 7,91 Pence, Anfang März auf 8,07 Pence, Anfang April auf 7,96 Pence, Anfang Juli auf 7,86 Pence, Anfang Oktober auf 7,88 und Ende Dezember auf 8,07 Pence. Wie zum Vergleiche bemerkt werden mag, hatte der Preis 1905/06: 6,95, 1906/07: 6,35 und 1907/08: 6,18 Pence im Durchschnitt betragen; Anfang 1909 war er sogar auf 4,95 Pence zurückgegangen.

Auch die ägyptische Baumwollerte war 1909/10 sehr gering ausgefallen und hatte nur rund 5 000 000 Kantar gegen 6 750 000 und 7 250 000 Kantar in den



beiden Vorjahren ergeben. Dagegen ist für 1910/11 wieder eine reichliche Ernte zu erwarten, die Ende 1910 auf 7 000 000 Kantar oder mehr geschätzt wurde. Agypische „durchaus gut befriedigende“ Ware (sully good fair Egyptian) hatte Ende 1909 den Preisstand von 14 Pence für das Pfund erreicht. Im Laufe des Jahres 1910 gab sie in stärkerem Maße nach als die amerikanische Ware. Anfang Juni kostete sie 11<sup>1</sup>/<sub>16</sub> und Ende Dezember 11<sup>1</sup>/<sub>16</sub> Pence.

Im Gegensatz zu Nordamerika und Ägypten hatte Ostindien 1909/10 eine reichliche Ernte aufzuweisen, während umgekehrt vom neuen Erntejahr ein geringerer Ertrag erwartet wird. Der Preis für gute Dhonnuggar-Baumwolle hatte Ende 1909 6<sup>1</sup>/<sub>16</sub> Pence für das Pfund betragen. Ende 1910 stellte er sich auf 6<sup>1</sup>/<sub>16</sub> Pence.

Auch 1910 war das Gewinnergebnis der Spinnereien und Webereien im allgemeinen sehr ungünstig. Nach einer veröffentlichten Statistik hat sich für 78 Spinnereien in Lancashire mit einem Aktienkapital von 2 563 718 £ und einem Leihkapital von 1 078 901 £ nach Zahlung der Schulzinjen und nach den erforderlichen Abschreibungen ein Verlust von 208 043 £ ergeben. Nach einer anderen Zusammenstellung erzielten 100 Spinnereien mit einem Aktienkapital von 3 543 223 £ und 2 358 067 £ Leihkapital einen Verlust von 398 006 £. Gleichwohl wurden auch 1910 noch vielfach Dividenden unter Zuhilfenahme alter Reserven verteilt.

Trotz der Ungunst der Zeiten hat die Produktionsfähigkeit der britischen Baumwollindustrie weiter zugenommen. Für 1910 wird die Zahl der britischen Baumwollspinneln (einschl. der Spinneln für Zwirnerei und Wollspinnerei) auf 57 732 000 gegen 57 026 000 im Vorjahr und die Zahl der Baumwollwebstühle im Vereinigten Königreich auf 741 000 gegen 739 000 im Vorjahr angegeben. Die entsprechenden Weltziffern betragen bei den Spinneln 138 958 000 (1909: 136 903 000) und bei den Webstühlen 2 732 000 (1909: 2 870 000).

Nach der Handelsstatistik wurden an roher Baumwolle — Menge: englische Centner (Wert in £) — in das Vereinigte Königreich eingeführt: 1910: 17 614 880 (71 716 808), 1909: 19 542 518 (80 295 049), 1908: 18 999 078 (55 834 883), 1907: 21 311 617 (70 458 107).

Die Wiederausfuhr in das Ausland betrug: 1910: 2 286 614 (9 809 981), 1909: 2 308 513 (7 789 504), 1908: 2 307 948 (8 250 197), 1907: 2 949 572 (9 539 317).

Die Ausfuhr an baumwollenem Garn einheimischer Erzeugung — Menge: Pfund (Wert £) — betrug: 1910: 191 694 500 (13 344 945), 1909: 215 223 400 (11 822 145), 1908: 214 709 200 (12 844 700), 1907: 241 076 700 (15 416 971). Davon gingen nach Deutschland: 1910: 40 844 000 (4 470 552), 1909: 41 974 300 (2 978 706), 1908: 42 466 700 (3 079 280), 1907: 67 076 400 (5 084 616).

In baumwollenen Geweben inländischer Erzeugung — in Yards (Bzw. £) — wurden ausgeführt: 1910: 6 018 454 400 (78 717 106), 1909: 5 722 158 100 (68 279 389), 1908: 5 530 808 500 (70 231 488), 1907: 6 297 707 800 (81 049 207). Davon entfielen auf Deutschland: 1910: 85 665 900 (1 748 070), 1909: 72 785 800 (1 806 948), 1908: 69 945 300 (1 839 809), 1907: 85 918 200 (1 556 696).

Deutschland ist also bei Garnen und Geweben ein besserer Abnehmer als im Vorjahr gewesen.

Das Verhältnis zwischen Arbeitgeberern und Arbeitnehmern der Baumwollindustrie war während des Jahres 1910 zweimal ernstlich bedroht, ohne daß es jedoch zu einer dauernden größeren Störung gekommen ist. Bekanntlich hatten die Spinnereien 1908 eine fünfprozentige Lohnherabsetzung erzwungen, die im März 1909 in Kraft trat. Als seitdem ein Jahr

verfloßen war, glaubten sich die Spinnereibesitzer mit Rücksicht auf die ungünstige Lage der Industrie zur Forderung einer weiteren Lohnermäßigung berechtigt, während die Arbeiter begriffsreiferweise sich ablehnend verhielten. Der Streik spitzte sich mehr und mehr zu, als der Tod König Edwards VII. dazwischen trat. Unter dem Eindruck dieses Ereignisses sahen die Spinnereibesitzer davon ab, ihre Forderung weiter zu verfolgen, und es kam zwischen den Parteien eine Verständigung dahin zustande, daß während der nächsten fünf Jahre kein Teil eine Lohnveränderung fordern dürfen. Gleichzeitig wurde das seit Jahren bestehende sogenannte Brockslands-Abereinkommen, welches den gütlichen Ausgleich von Streitreitenden vorsieht und bestimmt, daß die Löhne jeweils nur um höchstens 5 v. H. erhöht oder herabgesetzt werden sollen, dahin abgeändert, daß die Frist, während welcher nach einer Lohnänderung keine weitere Erhöhung oder Herabsetzung soll gefordert werden dürfen, für die Zukunft von einem auf zwei Jahre erwidert wurde. Der Friede schien so auf lange Zeit gesichert. Aber daß darauf ergab sich ein neuer Zwist, der gefährlichen Umfang annahm. In einer Spinnerei war Streit darüber entstanden, ob von den Kardätscharbeitern eine gewisse Verrichtung zu leisten sei oder nicht. Beide Teile beschuldigten sich, die Bestimmungen des erwähnten Brockslands-Abereinkommens über den Antrag von Meinungsverstärkungsseiten verletzt zu haben. Schließlich nahm der Verband der Spinnereibesitzer für die fragliche Spinnerei Partei und schritt nach wiederholten fruchtlosen Verhandlungen mit dem Gewerkeverein der Kardätschar am 1. Oktober zur Schließung der Werke und Aussperrung der Arbeiter. Bevor jedoch diese Maßregel zur vollen Durchführung gekommen war, kam eine Verständigung der Parteien zustande, indem die Arbeiter dem Verlangen der Spinnereibesitzer nachgaben und sich bereit erklärten, den zugrunde liegenden Streit dem Schiedspruch des Handelsamts zu unterbreiten. Die Aussperrung dauerte deshalb nirgends länger als wenige Tage.

(Bericht des Kaiserl. Generalkonsulats in London.)

Die Eisenbahnen auf den Hawaiiischen Inseln.

Die ausgebehrteste Bahn der Hawaiiischen Inseln ist die der Dahu Railway and Land Company auf der Insel Dahu. Sie hat 98,47 Meilen Haupt- und Nebenstrecken und ausgebehrt Bahnhofsrichtungen, auch Kais und Lagerhäuser in Honolulu. Sie geht von Honolulu längs der Küste um den Pearl-Hafen etwa 72 Meilen weit nach Kahutu; eine Zweiglinie von 12 Meilen Länge fährt nach dem Ananäs-Bezirk auf dem Tafellande zwischen zwei Gebirgen. Diese Zweiglinie wurde im Jahre 1910 um 2,04 Meilen weitergebaut, um einen neuen Bezirk für Ananäspflanzungen zu erreichen, der sich über 6000 Acres ausdehnt. Diese Zweiglinie hat noch zwei Nebenstrecken. Im Jahre 1909/10 wurden auf der Dahu-Eisenbahn 617 719 Fahrkässe (das sind 123 232 mehr als im Vorjahr) sowie 531 751 Tons Frachten (115 691 mehr) befördert. Ungefähr 100 Meilen Pflanzungsbahnen haben Anschluß an die Dahu-Bahn. Die Koolau Railway



mit 11 Meilen Länge schließt sich an die Dahu-Bahn an, gehört aber einer besonderen Gesellschaft.

Die Hauptisenbahn der Insel Hawaii und die einzige mit Normalspurweite im ganzen Territorium ist die der Hilo Railroad Company mit 46,25 Meilen Länge in Haupt- und Zweiglinien. Sie geht von Hilo südlich 9 Meilen weit zur Zuderfabrik Ohaa, wo sie sich in zwei Nebenlinien teilt; die eine führt 22 Meilen weit nach der Volcano-Straße, die andere in den Bezirk Puna. Diese Bahn benutzten 1909/10 77 074 Fahrgäste, 1750 mehr als 1908/09, und sie beförderte 189 796 Tons Fracht, 71 145 mehr als im Vorjahr. Eine Fortführung dieser Bahn von Hilo aus nach Norden durch eine sehr kultivierte Gegend ist jetzt im Bau begriffen; der Bau ist wegen der Bodenbeschaffenheit schwierig, die Brücken werden, soweit möglich, in Beton gebaut, aber eine Anzahl hoher Stahlbrücken wird verwendet werden müssen.

Die Hawaii Railroad Company besitzt eine 20 Meilen lange Bahn vom Hafen Mahukona durch den Distrikt Nord-Koahala.

Der Kona Railroad Company gehört eine Bahn von 10 Meilen Länge im Bezirke Kona. Für dieses Gebiet ist noch eine neue Bahn konzeptioniert worden.

Auf der Insel Maui verbindet die Bahn der Kahului Railroad Company, mit 15,6 Meilen Länge, den Hafen Kahului mit Wailuku und Paia und stellt somit eine Verbindung zwischen Ost- und West-Maui her. Mehr als 100 Meilen Pflanzungsbahnen sind an diese Bahn angeschlossen.

Die Strecke der Kaula Railway Company auf der Insel Kauai ist 8 Meilen lang und geht vom Port Allen in der Hanapepe-Bay durch die Zuderpflanzung Mc. Bryde nach dem Dorfe Koloa; in entgegengesetzter Richtung läuft eine nur 1 Meile lange Strecke nach einer anderen Zuderpflanzung. Während des letzten Jahres wurde eine Verbindung mit einem Kalksteinbruch bei Koloa neu gebaut und eine kleine Zweiglinie nach dem Innern zu einem Heimgütergebiete vollendet; die Neubauten hatten eine Länge von 3 1/2 Meilen.

(Nach Report of the Governor of Hawaii.)

## Koloniale Literatur.\*)

### IX.

#### I. Kolonialwesen und Kolonialpolitik im allgemeinen.

\*Südwestafrikanischer Brief. KolZ. 12 329—331. [1]  
 \*Fabrius, E. A.: Arbeiten und Aufgaben in Deutsch-Südwestafrika. KolZ. 12 317—321. [2]

\*Hamilton, L.: Canada und die Vereinigten Staaten. Kolldsch. 1911 299—306. [3]

\*James, J. A.: The Agricultural and other Industrial Possibilities of the Gold Coast. London: St. Bride's Press 1911. 109 S. 2 sh 6 d. 8<sup>e</sup>. [4]

\*Kol, H. von: Nederlandsch-Indië in de Staten-generaal van 1897 tot 1909. Een bijdrage tot de geschiedenis der koloniale politiek in Nederland. 's-Gravenhage: Nijhoff (1911). 12, 368 S. Geb. 6 fl. 8<sup>e</sup>. [5]

\*Papua. DKolZ. 28 336—337. [6]

\*Rathgen, Karl: Die Tagung des Institut Colonial International in Braunschweig (20.—22. 4. 1911). DKolZ. 28 313—316. [7]

Schlimmer, J. G.: Aanteekeningen, betreffende de voorwaarden, waarop het government van Nederl.-Indië zich voorstelt in Borneo twee-en-een-half millioen hectaren in concessie af te staan aan eene Deutsche combinatie, voor exploitatie van dijeloestong-boomen, aldus de vrije concurrentie te gronde rietende en monopolies scheppende, ten bate van vreemdelingen. Amsterdam: de Bussy (1911). 16 S. 8<sup>e</sup>. [8]

\*) In dieser Rubrik werden die neuesten Erscheinungen systematisch geordnet mitgeteilt. Mit einem \* sind die Titel der Werke bezeichnet, welche bei der Redaktion des Kolonialblattes eingingingen; mit einem • diejenigen, welche käuflich erworben wurden.

Der Verlag erklärt sich gern zur Annahme und Weiterbeförderung derjenigen Werke bereit, welche als Rezensionsexemplare oder zur Aufnahme in dies Verzeichnis ihm zugesandt werden.

\*Zimmermann, Emil: Welches Interesse hat Deutschland an der Erschließung des Kongo? KolRdsch. 1911 287—299. [9]

#### II. Geschichte der Kolonien und der Kolonialpolitik.

Edgar, J.: The Expansion of Europe during Five Centuries, with special reference to South Africa. . . London: Maskew Miller 1911. 326 S. 5 sh. 8<sup>e</sup>. [10]

Hannah, T. C.: Eastern Asia: A History. Being the 2nd ed. of a brief history of Eastern Asia. London: Unwin 1911. 7 sh 6 d. 8<sup>e</sup>. [11]

Turner, H. G.: The first Decade of the Australian Commonwealth. A Chronicle of Contemporary Politics 1901—1910. London: Mason, Firth & McCutcheon 1911. 320 S. 9 sh. 8<sup>e</sup>. [12]

#### III. Geographic. Reisebeschreibungen.

##### Ethnologie.

\*Berger, W.: Bilder aus einer deutschen Farm in Etaneno bei Kalkfeld in Deutsch-Südwestafrika. DKolZ. 28 337—338. [13]

Bongard, Oscar: Die Reise des Deutschen Kronprinzen durch Ceylon und Indien. Berlin: Schwetschke u. Sohn 1911. Geb. 4,50 M. [14]

Chignell, Arthur Kent: An Outpost in Papua. Ill. London: Smith 1911. 388 S. 10 sh 6 d. 8<sup>e</sup>. [15]

\*Dieuleffs, P.: Indo-Chine pittoresque et monumentale. Ruines d'Angkor, Cambodge. Indo-China picturesque and monumental. Ruins of Angkor [Cambodge]. Indo-China malerisch u. monumentalisch. Ruinen von Angkor, Cambodge. (Vorr.: Etienne Armonier.) (2. Aufl.) [Hanoj] Tonkin: Dieuleffs (1909). 7 Bl., 67 Taf., 1 Bl. quer-4<sup>e</sup>. [16]

Durand, H. Mortimer: A Holiday in South Africa. London: Blackwood 1911. 290 S. 6 sh. 8<sup>e</sup>. [17]



**Ellnk Schuurmann, G.:** *Brazilië. Cultures, ontwikkeling en vooruitgang. Een reisbeschrijving van een Java-planter.* Amsterdam: de Bussy (1911). 14, 285 S. 93 fig. 3,50 fl. 89.

**Probenius, Leo:** *Auf dem Wege nach Atlantis. Bericht über den Verlauf d. 2. Reise-Periode der D. J. A. F. E. in den Jahren 1908—1910.* Hrg. v. Herm. Probenius. Mit 27 Abb., 49 Taf. u. 2 farb. Karten. Berlin: Vita 1911. XV, 411 S. 15,50 M. 89. [10]

**Handbook of American Indians north of Mexico.** Ed. by Frederick Webb Hodge. (Smithsonian Inst. Bureau of American Ethnology. Bulletin. 30.) In 2 parts. P. 1. 2. 1. (A—M.) 1907. 2. (N—Z.) 1911. Washington: Gov. Pr. Off. 1907—10. 89. [20]

**Jaeger, Fritz:** *Das Hochland der Riesenkrater und die umliegenden Hochländer Deutsch-Ostafrikas. Ergebnisse e. amtli. Forschungsreise ins abflusslose Gebiet d. nördl. Deutsch-Ostafrika 1906/07.* T. 1. (Mitteilungen aus d. Deutschen Schutzgebieten, Erg. H. Nr. 4.) (Deutsches Kolonialblatt. Wiss. Beihefte. 1911.) Berlin: Mittler 1911. 49. [21]

**Kaufmann, Oscar:** *Aus Indiens Dschungeln. Ergebnisse u. Forschungen.* Leipzig: Klinkhardt u. Biermann 1911. 2 Bde. Geb. 20 M. 89. [22]

**Kulmer, Friedrich Frhr. von:** *Tagebuch einer abessinischen Reise.* Bearb. von Emanuela Baronin Matil-Löwenkreuz. Leipzig: Klinkhardt & Biermann 1911. 89. [23]

**Lauterer, Joseph:** *Mexiko. Das Land der blühenden Agave einst und jetzt.* Mit 117 Abb. Leipzig: Spamer (1911). 7 M. [24]

**Lucy, Henry W.:** *Sixty years in the wilderness.* London: Smith, E. 1911. 382 S. 1 sh. 89. [25]

**Marshall, Archibald:** *Sunny Australia. Impressions of the country and people.* London: Hodder 1911. 284 S. 6 sh. 89. [26]

**Maugham, Reginald Charles Fulke:** *Zambezia. A general description of the valley of the Zambezi river. . . With maps and ill.* London: Murray 1910. XIV, 408 S. 89. [27]

**Neuhauß, R.:** *Deutsch-Neu-Guinea.* Bd. 3. . . Hrg. m. Unterstützung des Baseler Instituts in Berlin. . . Berlin: D. Reimer 1911. XII, 572 S. Geb. 20 M. 89. [28]

**Roosevelt, Theodore:** *African Game Trails. An account of the African wanderings of an American hunter-naturalist.* With ill. London: Murray 1910. XVII, 534 S. 89. [29]

**Uhl, Gustav:** *Deutsch-Südwestafrika.* Mit 37 Abb. (Velhagen & Klasing Volksbücher Nr. 21). Bielefeld u. Leipzig: Velhagen & Klasing 1911. 34 S. 0,60 M. 89. [30]

**Vageler:** *Erläuterungen zur Bodenkarte der Mkatta-Steppe (mit Karte).* Beih. z. Tropenpfl. 11 225—227. [31]

**Wiegall, Arthur:** *The Treasury of Ancient Egypt. Miscellaneous Chapters of Ancient Egyptian History and Archeology.* London: Blackwood 1911. 322 S. 7 sh 6 d. 89. [32]

**Wilson, Lady:** *Letters from India.* London: Blackwood 1911. 424 S. 7 sh 6 d. 89. [33]

**Younghusband, Ethel:** *Glimpses of East Africa and Zanzibar.* With 58 ill. and 1 map. London: Long 1910. 320 S. 89. [34]

**IV. Naturwissenschaftliche Erforschung der Kolonien.**

**Floerlecke, Kurt:** *Vögel fremder Länder. M. 2 Taf. u. zahlr. Abb. nach Naturaufnahmen u. Orig. Zeichn. von J. Dahlem.* Stuttgart: Franckh 1911. 100 S. geb. 1,80 M. 89. [35]

**Flore générale de l'Indo-Chine** publiée sous la direction de H. Lecomte. T. 1<sup>er</sup> Fascicule 6. Paris:

Masson et Cie. 1911. S. 577—688 avec planches et fig. 7,50 Fr. [36]

**Kuhnert, Wilhelm:** *Farbige Tierbilder.* N. F. H. 1—6. Berlin: Oldenbourg [1911]. à 2,50 M. [37]

**Staudinger, P.:** *Funde und Abbildungen von Felszeichnungen aus den alten Goldgebieten von Portugiesisch-Südostafrika.* (Aus der Zeitschrift f. Ethnologie H. 1. 1911. S. 140—153.) 89. [38]

**V. Rechtsquellen. Allgemeines Kolonialrecht.**  
Vacat.

**VI. Staatsrecht.**  
Vacat.

**VII. Verwaltung.**

**Ma, P.:** *L'Organisation du ministère des colonies.* Paris: Bureaux des «Questions diplomatiques et coloniales» 1910. 80 S. 89. [39]

**Stockhausen:** *Verwertung der Eingeborenen-Organisationen Tropisch-Westafrikas zum Zwecke europäischer Verwaltung.* KolRdsch. 1911 306—317. [40]

**VIII. Justizwesen.**

**Kropfeld, D. C. J. H.:** *The Laws of Netherland East India relating to land.* London: Stevens & Sons 1911. 5 sh. 89. [41]

**IX. Völkerrecht.**

Vacat.

**X. Bevölkerungswesen.**

Vacat.

**XI. Statistik. Jahresberichte.**

**Statistical Abstract for the several British Self-Governing Dominions, Crown Colonies, Possessions and Protectorates in each year from 1895 to 1909.** 47th. Number. London: Wyman & Sons 1910. 455 S. 1 sh 6 d. 89. [42]

**XII. Finanzwesen.**

**König, v.:** *Die Kolonien der europäischen Mächte und ihre Finanzen.* DKolZ. 28 329—332. [43]

**XIII. Landwirtschaft, Jagd und Fischerei.**

**Ludewig, Juan H.:** *Die Kultur des Zapuie im Canton von Tuxpan, Mexiko.* Tropenpfl. 15 235—243. [44]

**Annual Report of the Agricultural Stations in Eastern Bengal and Assam for the year ending the 30th June 1910.** Shillong: Print. Office 1910. 162 S. 1 sh. 89. [45]

**Sundmann, G.:** *Die Kautschukproduktion und eine neue Zapfmethode für Manihot-Glazivieri.* Tropenlandw. 1 35—36. Schluß folgt. [46]

**Smith, H. H.:** *Notes on Soil and Plant Sanitation on Cacao and Rubber Estates. . .* London: Bale & Danielson 1911. 632 S. 10 sh. 89. [47]

**Spemann, Wilhelm:** *Die landwirtschaftlichen Verhältnisse auf Samoa.* S. A. aus den Mitteln d. D. Landw. Ges. Berlin: 1911. [48]

**Tabakbau und Tabakverarbeitung in Havanna.** Kol. u. Heim. 4 Nr. 34 4—5. [49]

**Tropen, C.:** *Guida pratica per la coltivazione del cotone.* (Manuali-Hoepli-Serie speciale.) Milano: Hoepli (1911). 165 S. 16 fig. 2,50 Lire. [50]

**Verhandlungen der Kautschukkommission des Kolonial-Wirtschaftlichen Komitees. E. V. Berlin:** 1911. Nr. 1. [51]

**Widtsoe, John A.:** *Dry-Farming. A System of Agriculture for countries under a low rainfall.* New York: Macmillan Comp. 1911. XXII, 445 S. geb. 7,50 M. 89. [52]



**Wortmann, J.:** Die Weinbauverhältnisse in Algerien. (Landwirtschaftl. Jahrbücher Bd. 40, Erg. Bd. 2.) Berlin: Parey 1911. V, 98 S. 1 Fig. u. 12 Taf. 3 *h.* 8<sup>o</sup>. [58]

**Zou, R.:** The Forest Resources of the World. (U. S. Dept. Agr. Forest Service, Bul. 83.) London: Wosley 1911. 91 S. 2 *sh* 6 d. 8<sup>o</sup>. [54]

**XIV. Wasserwesen.**

\***Boos:** Bericht über den Verlauf der wasserwirtschaftlichen Erkundung am Mukondokwa in der Zeit vom 13. Oktober bis 30. November 1909. Beih. z. Tropenpfl. 11 219—224. [53]

**XV. Bergwesen.**

\*Die bergrechtlichen Verhältnisse und die Diamantenfrage in Südwestafrika. DKoLz. 28 334—337. Forts. folgt. [56]

**XVI. Handel.**

**Foster, William:** The English Factories in India. Vol. 5. London: (Clarendon Press) Frowde, 1911. 396 S. 12 *sh* 6 d. 8<sup>o</sup>. [57]

**Rhodesische Goldminen und ihre Zukunft.** Handbuch f. Bankiers u. Kapitalisten. 1. Aufl. 1.—5. Taus. Hrg.: Die Konjunktur. Londoner Finanz- u. Handelsblatt. Berlin: Süserrott 1911. 95 S. 1,50 *h.* 8<sup>o</sup>. [58]

**XVII. Gewerbe und Industrie.**

**Edge, J. Harald:** Notes on practical cotton finishing. With numerous ill. London: The Trades Papers Publishing Co. 1911. 102 S. Geb. 4,50 *h.* 8<sup>o</sup>. [59]

**Walter, A.:** The Sugar Industry of Mauritius. A study in correlation. London: Humphries 1911. XVI, 227 S. 12 *sh* 6 d. 8<sup>o</sup>. [50]

**XVIII. Verkehr.**

\***Mackay, Frhr. v.:** Der Kampf um den Tanganjika- und Njassaverkehr. KolZ. 12 321—323. [61]

**XIX. Gesundheitswesen.**

\***Berké:** Parasitologische Studien aus Kamerun. II. Mikrofilarien von einem Haushuhn. (S.-A. aus dem Centralblatt f. Bakteriologie, Parasitenkunde u. Infektionskrankheiten. Abt. I. Originale Bd. 58. 1911.) Jena: Fischer 1911. S. 326—330. 1 Taf. 8<sup>o</sup>. [62]

\*Correspondence relating to the recent outbreak of yellow fever in West Africa. March 1911. London: Darling & Son 1911. 11 S. 1 *sh* 6 d. 2<sup>o</sup>. [53]

\***Dreyer, W.:** Untersuchung über den Typhus exanthematicus in Ägypten. Arch. f. Schiffs- u. Tropenhyg. 15 319—325. [54]

\***Glensa, G.:** Über die Ausscheidung von locker gebundenem Harnstein bei Malaria. Arch. f. Schiffs- u. Tropenhyg. 15 305—311. [55]

\***Hehr, P.:** Prophylaxis of Malaria in India. Allahabad: Pioneer Press 1910. VI, 307 S. 8<sup>o</sup>. [58]

\***Martin, L., et Durré, H.:** La Maladie du sommeil. Etude clinique et thérapeutique de la trypanosomie humaine dans la race blanche. Paris: A. Poinat 1911. 15. 4<sup>o</sup>. [67]

**Pausche, Hans:** Was ich als Abstinenz in den afrikanischen Kolonien erlebte. Vortrag. (Aus der Quelle des Mimir. Schriften zur Förderung gesunder deutscher Kultur. H. 6.) Reutlingen: Mimir 1911. 20 S. 0,30 *h.* 8<sup>o</sup>. [68]

\*Die Pest in Deutsch-Ostafrika im Jahre 1909. [Amtlicher Bericht.] Mit 1 Taf. (Beihfte z. Archiv f. Schiffs- u. Tropenhygiene Bd. 15 B. H. 1.) Leipzig: Barth 1911. 28 S. 8<sup>o</sup>. [69]

\***Report of the advisory committee for the tropical diseases research fund.** For the year 1910. Presented to Parliament Febr. 1911. London: Darling & Son. 1 *sh* 1 d. IV, 128 S. 2<sup>o</sup>. [70]

**Kost, E. R.:** The Cultivation of the bacillus of leprosy and the treatment of cases by means of a vaccine prepared from the cultivations. (Scientific Memoirs by officers of the Medical and Sanitary Dep. . . of India. Nr. 42, P. 1.) Calcutta: Gov. Pr. 1911. 13 S. 4<sup>o</sup>. [71]

\***Schnee:** Drei Fälle von Verletzungen durch den giftigen Fisch Synanceia (Nufu). Arch. f. Schiffs- u. Tropenhyg. 15 312—316. [72]

**Throux, A.:** La Maladie du sommeil et les Trypanosomiasis animales au Sénégal. Avec 17 fig. Paris: J. B. Baillière et fils 1911. VIII, 200 S. 8<sup>o</sup>. [73]

**Williams, T. S. D.:** The Cultivation of the leprosy bacillus. (Scientific Memoirs by officers of the Medical and Sanitary Dep. . . of India. Nr. 42, P. 2.) Calcutta: Gov. Pr. 1911. S. 15—23. 4<sup>o</sup>. [74]

**XX. Sprach- und Literaturwissenschaft.**

**Bruehstücke buddhistischer Dramen.** Hrg. von Heinrich Lüders. Mit 6 Taf. (Kgl. Preuß. Turfan-Expeditionen. Kleinere Sanskrit-Texte. H. 1.) Berlin: G. Reimer 1911. 89 S. 4<sup>o</sup> (8<sup>o</sup>). [75]

**Staepoole, Henry de Vere:** The Ship of coral: a tropical romance. London: Hutchinson 1911. 376 S. 6 *sh.* 8<sup>o</sup>. [76]

**XXI. Religions-, Missions- und Schulwesen.**

**Degroot, J. M.:** The Religion of the Chinese. London: Macmillan 1911. 238 S. 5 *sh* 6 d. 8<sup>o</sup>. [77]

**Hennig, P. O.:** Deutsch-Ostafrika. (Handleitung der Missionskunde der Brüdergemeine.) Herrnhut: Missionsbuchhdlg. 1911. 24 S. 0,25 *h.* 8<sup>o</sup>. [78]

**Inwood, Charles:** An African Pentecost. The record of a Missionary Tour in Central Africa. Ill. London: Marshall 1911. 79 S. 1 *sh.* 8<sup>o</sup>. [79]

**Oppenheim, E. P.:** The Missioner. London: Ward 1911. 6 d. 8<sup>o</sup>. [80]

\***Struck, Bernhard:** Der Islam in Afrika. Übersichtsskizze. Berlin: D. Reimer 1911. 1: 35 000 000. [81]

**Zweerner, Samuel M.:** The Unoccupied mission fields of Africa and Asia. London: Marshall Bros. 1911. 280 S. 4 *sh.* 8<sup>o</sup>. [82]

**XXII. Vorbildung und Propaganda für die Kolonien.**

Vacat.

**XXIII. Aufstände. Militärwesen.**

**Findelsen, Max:** Das Heerwesen in den afrikanischen Schutzgebieten. Jur. Diss. Leipzig. Borna-Leipzig: Noske 1911. VII, 55 S. 8<sup>o</sup>. [83]

\***Hesse-Wartegg, Ernst v.:** Die französische Fremdenlegion. Kol. u. Heim. 4 Nr. 34 6—7. [84]

\***Senegalesische Truppen in Algerien und Marokko.** DKoLz. 28 317—318. [85]

**XXIV. Technologie. Kunst.**

Vacat.

• • •

**Neue Eingänge nichtkolonialen Inhalts.**

\***Bernstein, Bernhard:** Die Arbeiter-Bewegung. (Die Gesellschaft. Hrg. von Martin Buber. Bd. 35.) Frankfurt a. M.: Rütten & Loening (1911). 203 S. 3 *h.* 8<sup>o</sup>. [86]

\***Bruck, Friedrich Werner:** Studien über den Hanfbau in Italien. Tropenpfl. 15 244—264. [87]



• **Bryce, James:** The American Commonwealth. Vol. 1. 2. Bde. New ed. New York: Macmillan Company 1911. 2 Bde. geb. 21 *M.* 8<sup>o</sup>.

• **Bulletin du Bureau des Institutions économiques et sociales.** Année 1, Nr. 1—3. (Institut International d'Agriculture.) Rome: Imprimerie de la Chambre des Députés 1910. 3 Bde. 8<sup>o</sup>.

• **Bulletin du Bureau des Renseignements Agricoles et des Maladies des Plantes.** (Institut International d'Agriculture.) Nov. Dée. 1910. Rome: 1910. 2 Bde. 8<sup>o</sup>.

• **Catalogue de la Bibliothèque** [de l'] Institut International d'Agriculture. Année 1909. Rome: Voghera 1910. XX, 355 S. 8<sup>o</sup>.

• **Diendonné, A.:** Immunität, Schutzimpfung und Serumtherapie. Zusammenfass. Übersicht über die Immunitätslehre. 7. umgearb. Aufl. Leipzig: Barth 1911. VII, 243 S. 7,80 *M.* 8<sup>o</sup>.

• **Handwörterbuch der Preussischen Verwaltung.** Bearb. u. hrsg. von Dr. v. Bitter. 2. Aufl. Lief. 1—10. Leipzig: Roßberg 1911. à 2,40 *M.* 8<sup>o</sup>.

• **Kirchner, Martin:** Schutzpockenimpfung und Impfgesetz. Unt. Benutz. amtl. Quellen bearb. Berlin: Schoetz 1911. 158 S. 1 *M.* 8<sup>o</sup>.

• **Der russisch-japanische Krieg.** Amtl. Darstellung d. russischen Generalstabes . . . Dtsche. autor. Ausg. von Frhrn. v. Tettau. Bd. 3 T. 2 Schaho—Sandepu. M. 8 Skizzen. IX, 345 S. geb. 11 *M.* 8<sup>o</sup>.

• **Liszt, Franz v.:** Lehrbuch des Deutschen Strafrechts. 18. völlig durchgearb. Aufl. (30.—32. Taus.) Berlin: Guttentag 1911. XXVII, 708 S. geb. 12 *M.* 8<sup>o</sup>.

• **Loeck, P.:** Preußisches Stempelsteuergesetz vom 31. Juli 1895 in der Fassung der Bekanntmachung vom 30. Juni 1909. M. d. ges. Ausführungsbest. . . 7. Aufl. (Guttentag'sche Samml. Preuß. Gesetze Nr. 18.) Berlin: Guttentag 1911. 594 S. geb. 7 *M.* 8<sup>o</sup>.

• **Nachrichten zur landwirtschaftlichen Statistik.** Saatenstand- und Erntebericht Bd. 1. (Internationales Landwirtschaftsinstitut Rom.) Rom: Buchdruckerei der Abgeordneten-Kammer 1910. 4<sup>o</sup>.

• **L'Organisatoin des services de statistique agricole en Suède.** (Institut International d'Agriculture.) Rome: Imprimerie de la Chambre des Députés 1910. 24 S. 8<sup>o</sup>.

• **Der deutsche Staatsbürger.** Unter Mitw. von Willi Berthold, Willi Braker, Robert Deumer (u. a.) hrsg. von Arthur Schröter. Leipzig: Poeschel 1911. XII, 385 S. geb. 4 *M.* 8<sup>o</sup>.

• **Statistique des Superficies Cultivées, de la production végétale et du Bétail dans les Pays Adhérents . . .** (Institut International d'Agriculture.) Rome: Imprimerie de la Chambre des Députés 1910. XX, 168 S. 4<sup>o</sup>.

• **Zelle, R.:** Handbuch des geltenden Öffentlichen und Bürgerlichen Rechts. 6. Aufl. Neubearb. u. hrsg. von R. Korn, K. Gordon, W. Lehmann. Berlin: Springer 1911. XIX, 612 S. geb. 9 *M.* 8<sup>o</sup>.

## Verkehrs-Nachrichten.

**Ein- und Ausfuhr in den Häfen von Daresälam und Tanga während der Monate Januar bis März 1911.**  
(Vgl. „D. Kol. Bl.“ 1911, Nr. 6, S. 280.)

	Einfuhr:	Ausfuhr:	Gesamtverkehr:
Daresälam . . . . .	15 461	694	16 175 Tonnen,
Tanga . . . . .	6 073	3 431	9 504 „
Verkehr im gleichen Zeitraum des Vorjahres (1910):			
	Einfuhr:	Ausfuhr:	Gesamtverkehr:
Daresälam . . . . .	11 056	460	11 516 Tonnen,
Tanga . . . . .	3 230	3 317	6 547 „

### • Personen-, Löff- und Ladeverkehr in Rabaul (Neuguinea) während der Monate Juli bis Dezember 1910.

I. Einwanderung und Einfuhr: 663 Personen, 148 Stück Großvieh, 14 Stück Kleinvieh und 7580 cbm hgw. Tonnen Güter. 327 Personen kamen von außerhalb des Schutzgebietes, 336 Personen von innerhalb des Schutzgebietes gelegenen Häfen; von den Gütern waren 711 cbm Regierungsg., 6869 cbm Privatgüter.

II. Auswanderung und Ausfuhr: 230 Personen und 5000 cbm hgw. Tonnen Güter. 38 Personen gingen nach außerhalb des Schutzgebietes, 192 Personen nach innerhalb des Schutzgebietes gelegenen Häfen.

Der Gesamtverkehr in Rabaul war mithin folgender: 893 Personen, 148 Stück Großvieh, 14 Stück Kleinvieh und 12 580 cbm hgw. Tonnen Güter.

### • Löff- und Ladeverkehr in Friedrich-Wilhelmshafen (Neuguinea) während der Monate Juli bis Dezember 1910.

I. Einfuhr: 22 Tiere und 999 cbm hgw. Tonnen Güter.

II. Ausfuhr: 270 cbm hgw. Tonnen Güter.

Der Gesamtverkehr in Friedrich-Wilhelmshafen war mithin folgender: 22 Tiere, 1269 cbm hgw. Tonnen Güter.



**Postdampfschiffverbindungen nach den deutschen Schutzgebieten für den Monat Juni 1911.**

Nach	Die Abfahrt erfolgt		Auslieferungsbahnen. Dauer der Überfahrt	Briefe müssen aus Berlin spätestens abgefaßt werden am:	
	vom Ein- schiffungsbahnen	am:			
<b>1. Deutsch-Ostafrika.</b>					
a) nach Buloba (mit Shamba), Mania und Schitait  O Von Mombasa Weiter- beförderung mit der Uganda- bahn und von der Endstation zu Schiff nach den Bestim- mungsorten.	Neapel (deutsche Schiffe)	12. Juni 1. 3. Juli	Mombasa O 16—18 Tg.	10. 29. Juni 1. Juli 10 <sup>20</sup>	
	Marseille	10. jed. Mts.	Mombasa O 17 Tage	8. jed. Mts. 10 <sup>30</sup>	
	Brindisi (engl. Schiffe)	4. Juni 2. Juli	Mombasa O 15 Tage	2. 30. Juni 10 <sup>30</sup>	
	†Marseille (engl. Schiffe)	23. Juni	Mombasa O 19 Tage	21. Juni 10 <sup>20</sup>	
	Neapel (deutsche Schiffe)	12. Juni 3. Juli	Zanga 17—19 Tage	10. Juni 1. Juli 10 <sup>20</sup>	
	Marseille	10. jed. Monats	Zanga 20 Tage	8. jed. Mts. 10 <sup>45</sup>	
	Brindisi (deutsche Schiffe)	1. Juli	Zanga 19 Tage	29. Juni 8.0	
	Brindisi (engl. Schiffe)	4. Juni	Zanga 18 Tage	2. Juni 10 <sup>30</sup>	
	†Neapel (deutsche Schiffe)	1. Juli	Zanga 20 Tage	29. Juni 10 <sup>20</sup>	
	†Brindisi (engl. Schiffe)	2. Juli	Mombasa 17 Tage	30. Juni 10 <sup>20</sup>	
c) nach Daresfalam sowie nach Sogamoja, Bismarckburg, Doboma, Singa, Kilmatube, Kilesha, Kimo, Konde- Frank, Kuni, Mlangwe, Mi- kubant, Witalama, Mororo, Morogoro, Mipopia, Mwaia, New-Kangenburg, Ngeregere, Sabani, Sengen, Zozona, Zichote, Udsibi, Usumbara, Wiedhafen	Neapel (deutsche Schiffe)	12. Juni 3. Juli	Daresfalam 18—21 Tg.	10. Juni 1. Juli 10 <sup>20</sup>	
	Marseille	10. jed. Monats	Zanzibar 18 Tage (von Zanzibar unmittelbar Weiterbeförderung nach Daresfalam durch Gouverne- mentsdampfer in 6 Stund.)	8. jed. Mts. 10 <sup>45</sup>	
	Brindisi (engl. Schiffe)	4. Juni	Zanzibar 17 Tage nach Daresfalam weiter mit nächster Gelegenheit	2. Juni 10 <sup>30</sup>	
	Marseille (deutsche Schiffe)	1. Juli	Daresfalam 20 Tage	29. Juni 8.0	
	†Neapel (deutsche Schiffe)	1. Juli	Daresfalam 20 Tage	29. Juni 10 <sup>20</sup>	
	†Brindisi (engl. Schiffe)	2. Juli	Zanzibar 19 Tage	30. Juni 10 <sup>20</sup>	
	<b>2. Deutsch-Südwestafrika.</b>				
	a) nach Swakopmund sowie nach Art. Aus, Braamwater, Empfangsbucht, Gwiffo, Sobabis, Sedanama, Grenz- fontein, Groß-Barmen, Groß- Witbe, Guchab, Karis, Soan- dama, Sokewarie, Solais- water, Johanns-Rivierbühde, Ralfeld, Rarfish, Rhan, Rub, Rubas, Mariental, Rauchas, Neudamm, Otjohandja, Oka- ffe, Olannebe, Olannebe, Emaruru, Enguan, Olena, Olowl, Ojilbarera, Ojil- dingwe, Ojilwango, Ojil- moro, Ojilfontein, Ojilwa, O- boboib, Oeris, Tsumbe, Ulatas, Waldu, Waterberg, Wil- helmsdal und Wubub	Hamburg	7. 28. Juni	Swakopmund 26 Tage	6. 27. Juni 5.30
		Antwerpen (deutsche Schiffe)	12. Juni 3. Juli	Swakopmund 21 Tage	10. Juni 1. Juli 10 <sup>45</sup>
		Southampton (deutsche Schiffe)	13. Juni 4. Juli	Swakopmund 20 Tage	12. Juni 8. Juli 11.23
Southampton		3.17.24. Juni 8. Juli	Swakopmund 20-24 Tg.	2.16.23. Juni 7. Juli 11.23	
Hamburg		18. Juni	Swakopmund 26 Tage	18. Juni 9.1	
†Southampton		10. Juni 1. Juli	Swakopmund unbestimmt	9. 30. Juni 11.23	
†Hamburg		3. Juni 2. Juli	Swakopmund unbestimmt	3. Juni 2. Juli 9.1	
Southampton		3.17.24. Juni 8. Juli	Lüderichsbucht 19—21 Tg.	2.16.23. Juni 7. Juli 11.23	
Hamburg		7. 28. Juni	Lüderichsbucht 27 Tage	6. 27. Juni 5.30	
Antwerpen (deutsche Schiffe)		12. Juni 3. Juli	Lüderichsbucht 22 Tage	10. Juni 1. Juli 10 <sup>45</sup>	
b) nach Lüderichsbucht (sowie nach Arabob, Aus, Berfiba, Bethanien, Braamwater, Wi- den, Gochas, Golan, Gull- fontein (Gul), Kams, Krei- mansthoop, Kuisib, Malata- bde, Nengensbucht, Namans- belle, Eretzin, Ufmas und Warimbob	Southampton (deutsche Schiffe)	13. Juni 4. Juli	Lüderichsbucht 21 Tage	12. Juni 8. Juli 11.23	
	Hamburg	18. jed. Monats	Lüderichsbucht 36 Tage	18. jed. Mts. 9.1	
	†Hamburg	3. Juni 2. Juli	Lüderichsbucht 33 Tage	3. Juni 2. Juli 9.1	
	†Southampton	10. Juni 1. Juli	Lüderichsbucht unbestimmt	9. 30. Juni 11.23	
	<b>3. Deutsch-Neuguinea, Kaiser-Wilhelmsland und Bismarck-Archipel.</b>				
	Neapel (deutsche Schiffe)	16*. 30. Juni 14. Juli	Friedrich-Wilhelms- hafen 41, 43 u. 40 Tage Nabaul 42, 46 u. 41 Tage Friedr. Wilhelmsb. 45 T. Nabaul 42 Tage	14*. 28. 29. Juni 12. Juli 10 <sup>30</sup>	
	Brindisi (engl. Schiffe)	25. Juni			

\* Für Briefe und Postkarten Nachverfand über Sibirien — Schanghai — Hongkong von Sp. 18 Berlin — Alexandrowo 11<sup>30</sup> am 19/6. u. 17/7. und von Berlin C. 2 ab Schief. Abf. 7<sup>30</sup> am 20/6. u. 28/7. — (Ausgenommen sind Briefe und Postkarten nach Berlinhafen.)

† Auf Verlangen des Abfenders werden Briefe und Postkarten — nicht auch Drucksachen, Geschäftspapiere und Warenproben — außer mit den vorbezeichneten Nachverfanden auch mit den übrigen Beförderungsgelegenheiten über Sibirien — Schanghai geleitet.



Nach	Die Abfahrt erfolgt		Ausföhrungshafen. Dauer der Überfahrt	Briefe müssen aus Berlin spätestens abgefandt werden am:
	vom Ein- schiffungshafen	am:		
<b>4. Kamerun.</b>	Hamburg	10. 25. jed. Mts.	Bittoria 19 Tage Duala 20 Tage Stribi 21 Tage Plantation 21 Tage Songji 21 Tage	9. 24. jed. Mts. 9.0
a) nach Monolinga, Camenbo, Banjo, Bimbil, Bimbilhof, Bonakert, Bonamboli, Bura, Gampo, Djokano, Duala, Dunne, Gbolowa, Edea, Sa- boffi, Saunde, Sobnan-Mi- brachiböhe, Solo, Stribi, Ede- na, Esobdori, Zemle, Songji, Martenberg, Mundel, Ngan- ga, Oßfingbe, Plantation, Sittoria	Boulogne sur Mer (deutsche Schiffe)	11. 20. jed. Mts.	Bittoria 18 Tage Duala 19 Tage Stribi 20 Tage Plantation 20 Tage Songji 20 Tage	
	Hamburg	22. jedes Monats	Bittoria 27 Tage Duala 28-80 Tage	22. jed. Mts. 6.19
	Liverpool	29. Juni	Bittoria 26 Tage Duala 29 Tage	
	Liverpool	jeden Mittwoch	Calabar 19 Tage von da weiter über Sang nach Rio del Rey in 2 Tagen	jeden Montag 10 <sup>15</sup>
b) nach Rio del Rey . . . . .	Hamburg	22. jedes Monats	Rio del Rey 28-48 Tage	22. jed. Mts. 9.0
	Liverpool	29. Juni	Rio del Rey 25 Tage	27. Juni 10 <sup>12</sup>
c) nach dem Tschobee-Gebiet (Garua, Kuffert)	Liverpool	jeden Mittwoch	Forcados 17 Tage von dort weiter über Solobja-Nola	jeden Montag 10 <sup>15</sup>
d) nach Molundu . . . . .	Antwerpen	10. Juni 1. Juli	Matabi 20-21 Tage von da weiter mit der Gilfen- bahn bis Leopoldville und dann mit Buschompfern auf dem Koupe, Sanga und Djab bis Molundu	9. 30. Juni 1.0 11. Juni 2. Juli 8.43 23. jed. Mts. 10 <sup>15</sup>
	La Rochelle (englische Schiffe)	13. Juni 4. Juli		
	Bordeaux	25. jedes Monats		

<b>5. den Karolinen, Palaun- Jasen, Marianen.</b>	Neapel (deutsche Schiffe)	16*. Juni 14*. Juli	Jap 37, 86 Tage Angaur 85 Tage bzw. v. Jap u. nächst. Gelegenß.	14*. Juni 12*. Juli 10 <sup>30</sup>
a) nach Jap und Angaur . . .	Brindisi (engl. Schiffe)	25. Juni	Jap 49 Tage Angaur von Jap mit nächster Gelegenßheit	28. Juni 10 <sup>30</sup>
	Liverpool (engl. Schiffe)	11. Juni	Jap 69 Tage Angaur von Jap mit nächster Gelegenßheit	9. Juni 10 <sup>30</sup>
	Brindisi (engl. Schiffe)	11. Juni	Bonape 56 Tage Saipan 64 Tage Palau 71 Tage Palau 36 Tage	9. Juni 10 <sup>30</sup>
b) nach den übrigen Stationen	Neapel (deutsche Schiffe)	11. Aug.	Saipan 43 Tage Bonape 50 Tage	9. Aug. 10 <sup>30</sup>

\* Für Briefe und Postkarten nach Sibirien—Schanghai—Hongkong von Sp. 18 Berlin—Mexan-  
dromo 11<sup>30</sup> am 19/6. und 17/7. und von Berlin C2 ab Schif. Wf. 7.52 am 20/6. und 18/7.  
† Auf Verlangen des Absenders werden Briefe und Postkarten — nicht auch Druckfaden, Geschäftspapiere und  
Warenproben — außer mit den vorbezeichneten Nachversandern auch mit den übrigen Beförderungsgelegenheiten über  
Sibirien—Schanghai geleitet. Ferner werden Briefsendungen nach den Marianen auch über Yokohama geleitet, von  
dort weiter mit Segelschiffen sechs- bis siebenmal jährlich.

<b>6. Klaußhou.</b>	a) Briefe, Postkarten. Gewöhrliche und eingeschriebene Briefe und Postkarten — nicht auch Druckfaden, Geschäftspapiere, Waren- proben — über Rußland; Montags, Donnerstags, Samstag, ab Berlin 7.22 u. 11.22 sowie Dienstag 7.52.			
	b) Druckfaden, Geschäftspapiere, Warenproben.			
	Neapel (deutsche Schiffe)	16. 30. Juni	Tsingtau 35 Tage	14. 28. Juni 10 <sup>30</sup>
	Brindisi (engl. Schiffe)	jeden Sonntag	Tsingtau 33-37 Tage	jeden Freitag 10 <sup>30</sup>
	Marceille (franz. Schiffe)	4. 18. Juni 2. Juli	Tsingtau 37 Tage	2. 16. 30. Juni 10 <sup>30</sup>
	Liverpool	9. 30. Juni	Tsingtau 35 Tage	8. 20. Juni 8.43
	Marceille (engl. Schiffe)	9. 23. Juni	Tsingtau 35 Tage	7. 21. Juni 10 <sup>0</sup>

Auf Verlangen des Absenders werden Briefe und Postkarten nach Klaußhou auch mit den unter b)  
aufgeführten Beförderungsgelegenheiten, Briefsendungen über Kri auch über New York befördert.



Nach	Die Abfahrt erfolgt		Auslieferungshafen. Dauer der Überfahrt	Briefe müssen aus Berlin spätestens abgefaßt werden am:	
	vom Ein- schiffungshafen	am:			
<b>7. Marshall-Inseln.</b> a) nach Jaluit . . . . .	Brindisi (engl. Schiffe)	11. Juni	Jaluit 50 Tage	} 9. Juni 14. Juli 10 <sup>30</sup>	
		Taranto (engl. Schiffe)	16. Juli		Jaluit 58 Tage
	Neapel (deutsche Schiffe)	21. Juni	} Abelaide 27—30 Tage, dann weiter mit der Eisen- bahn nach Melbourne oder Sydney. Von dort mit Dampfer der Pacific Phos- phate Company oder mit Dampfer „Germania“ der Jaluitlinie nach Nauvu		} 2. 9. 16. 19. 23. 30. Juni 7. Juli 10 <sup>30</sup>
		Brindisi (engl. Schiffe)			
Taranto (engl. Schiffe)	4. 18. Juni 2. Juli				

Auf Verlangen des Absenders werden Briefe und Postkarten — nicht auch Druckfachen, Geschäftspapiere und Warenproben — über Sibirien—Schanghai geleitet.

† Für Briefe und Postkarten Nachverland über Sibirien—Schanghai—Hongkong von Sp. 18 Berlin—Alexan-  
drowo 11<sup>30</sup> am . . . . .

<b>8. Samoa.</b>	Queenstown	4. Juni 2. Juli	Apia 32 Tage	2. 30. Juni 11. 23
	Auf Verlangen des Absenders auch über Sydney.			
<b>9. Togo.</b>	Hamburg	10. 25. jedes Monats	Rome 17 Tage	9. 24. jed. Mts. 9. 0
	Boulogne f. M. (deutsche Schiffe)	11. 26. jedes Monats	Rome 16 Tage	10. 25. jed. Mts. 1. 0
	† Hamburg	22. jedes Monats	Rome 22 Tage	22. jed. Mts. 9. 0
	† Marseille	10. jedes Monats	Cotonou 18 Tage von da ab Landverbindung	8. jed. Mts. 10 <sup>30</sup>
	† Bordeaux	25. jedes Monats	Cotonou 18 Tage von da ab Landverbindung	23. jed. Mts. 10 <sup>45</sup>
	† Liverpool	jeden Mittwoch	Altra 15 Tage von dort weiter auf dem Landwege in 4—5 Tagen	Montag 10 <sup>12</sup>
	† Hamburg	30. jedes Monats	Rome 31 Tage	30. jed. Mts. 6. 19
	† Rotterdam (deutsche Schiffe)	3. Juni 4. Juli	Rome 26 Tage	2. Juni 3. Juli 10 <sup>12</sup>
	† Hamburg	16. jedes Monats	Rome 30—31 Tage	16. jed. Mts. 6. 19
	† Rotterdam (deutsche Schiffe)	22. jedes Monats	Rome 24—26 Tage	21. jed. Mts. 10 <sup>12</sup>

† Den durch † bezeichneten Schiffverbindungen werden Briefsendungen nur dann zugeführt, wenn der Absender die Beförderung auf diesem Wege durch einen Zeitvermerk verlangt hat.

**Eintreffen der Post aus den deutschen Schutzgebieten.**

Von	Landungs- hafen	Die Post ist fällig in Berlin am	Von	Landungs- hafen	Die Post ist fällig in Berlin am	
<b>Deutsch-Nenguinta .</b>	Neapel . . . .	2*. 16*. 20. 30*. Juni	<b>Klaufschou</b>	Neapel . . . .	1*. 15*. 20*. Juni	
				Brindisi . . . .	11. 25. Juni 9. Juli	
<b>Deutsch-Ostafrika . .</b>	Neapel . . . .	16*. 23*. Juni 7*. Juli		Marseille . . . .	9. 23. Juni 7. Juli	
				Brindisi . . . .	18. Juni 16. Juli	
	Marseille . . . .	16. Juni 17. Juli		Liverpool . . . .	4. 25. Juni 16. Juli	
				Plymouth, Southampton, Le Havre oder Queenstown	} über San Francisco oder Seattle unbestimmt (5—6 mal monatlich)	
<b>Deutsch-Südwestafrika</b>	Southampton	15*. Juni 6*. Juli		} in der Regel Mittwoch, Freitag und Sonnabend		
	Southampton Hamburg . . . .	11. Juni 2. Juli 1*. 14*. 15*. Juni				
<b>Kamerun . . . . .</b>	Southampton	30*. Juni 13*. Juli		<b>Samoa . . . . .</b>	Plymouth . . . .	} über San Francisco unbe- stimmt, über Vancouver am 12*. Juni
	Hamburg . . . .	15*. Juni			Queenstown oder Havre od. Plymouth	
<b>den Karolinen, Marlanen, Palau-Inseln</b>	Neapel . . . .	2*. 20. 30*. Juni		Brindisi . . . .	} voraussichtlich Anfang Juni	
				Liverpool . . . .		2. 30. Juni
<b>Marshall-Inseln . . . .</b>	Neapel . . . .	11*. Juni 6*. Aug.	<b>Togo . . . . .</b>	Hamburg . . . .	3*. 14*. 15*. Juni 5*. Juli	
					Southampton Liverpool	80*. Juni 13*. Juli jeden Dienstag.

\* Fälligkeitstage für die mit deutschen Schiffen eintreffenden Posten.



Schiffsbewegungen der Woermann-Linie zwischen Hamburg und West- und Südwestafrika.

Postdampfer	R e i s e		Letzte Nachrichten bis 24. Mai 1911.
	von	nach	
„Adolph Woermann“	Delagoa Bay	Hamburg	am 21. Mai ab Port Said.
„Alexandra Woermann“	Ramerun	Hamburg	am 18. Mai ab Lagos.
„Aline Woermann“	Calabar	Hamburg	am 11. Mai ab Laß Palmas.
„Anna Woermann“	Hamburg	Calabar	am 29. Mai in Lagos.
„Arnold Amfud“	Hamburg	New York	am 19. Mai in New York.
„Carl Woermann“	Hamburg	Lüderichbucht	am 19. Mai ab Laß Palmas.
„Eduard Woermann“	Hamburg	Ostafrika	am 17. Mai in Finken.
„Eleonore Woermann“	Hamburg	Duala	am 23. Mai ab Monrovia.
„Erna Woermann“	Hamburg	Lüderichbucht	am 18. Mai in Swatopmund.
„Frieda Woermann“	Swatopmund	Kapstadt	am 23. Mai in Kapstadt.
„Gertrud Woermann“	—	—	3. St. in Hamburg.
„Jans Woermann“	Hamburg	Ramerun	am 27. Mai ab Hamburg.
„Deniette Woermann“	Hamburg	Ratadi	am 22. Mai Cueslant passiert.
„Irma Woermann“	Kotonou	Hamburg	am 17. Mai in Hamburg.
„Jeannette Woermann“	Hamburg	Affinie	am 20. Mai ab Monrovia.
„Kurt Woermann“	Hamburg	Burutu	am 24. Mai in Warri.
„Lili Woermann“	Hamburg	Affinie	am 16. Mai ab Sierra Leone.
„Lothar Böhlen“	Affinie	Hamburg	am 24. Mai in Rotterdam.
„Lucie Woermann“	Duala	Hamburg	am 23. Mai in Tenerife.
„Martha Woermann“	Affinie	Hamburg	am 20. Mai in Sierra Leone.
„Max Brod“	Lüderichbucht	Hamburg	am 22. Mai ab Laß Palmas.
„Paul Woermann“	Hamburg	Ratadi	am 4. Mai ab Monrovia.
„Thella Böhlen“	Hamburg	Kotonou	am 11. Mai in Lome.
„Zulu Böhlen“	Calabar	Hamburg	am 21. Mai in Hamburg.
„Abalij“	Lüderichbucht	Hamburg	am 19. Mai in Lagos.
„Almenau“	Hamburg	Kotonou	am 23. Mai ab Rotterdam.

Hamburg-Amerika-Linie, Afrika-Dienst.

„Edra“	Kotonou	Hamburg	am 18. Mai ab Bissao.
„Ramerun“	Hamburg	Ramerun	am 21. Mai in Victoria.
„Lome“	Hamburg	Kotonou	am 12. Mai in Lome.
„Dabi“	Hamburg	Lüderichbucht	am 21. Mai Dover passiert.
„Ahenania“	Hamburg	Ostafrika	am 21. Mai ab Delagoa Bay.
„Savoa“	Hamburg	Kotonou	am 19. Mai ab Laß Palmas.
„Swatopmund“	Moffamedes	Hamburg	am 20. Mai in Monrovia.
„Logo“	Kotonou	Hamburg	am 22. Mai ab Accra.
„Windbut“	Hamburg	Durban	am 22. Mai ab Kapel.
„Badenia“	Lüderichbucht	Hamburg	am 21. Mai ab Duala.

Hamburg-Bremer Afrika-Linie H. G.

„Anskath“	Ostafrika	Hamburg	am 9. Mai ab Durban.
„Friederun“	Hamburg	Accra	am 19. Mai Cueslant passiert.
„Gundrun“	Lüderichbucht	Hamburg	am 21. Mai in Hamburg.
„Denner“	Hamburg	Accra	am 18. Mai in Setendi.
„Ingbert“	Burutu	Hamburg	am 14. Mai ab Lagos.
„Ingo“	Accra	Hamburg	am 18. Mai ab Conakry.
„Ingraban“	Hamburg	Moffamedes	am 20. Mai Cueslant passiert.
„Irmfried“	Moffamedes	Hamburg	am 21. Mai ab Libreville.
„Irmgard“	A ä t e n f a h r t	—	am 18. Mai in Kapé.
„Walburg“	Hamburg	Moffamedes	am 21. Mai in Kotonou.
„Irmfried“	Hamburg	Burutu	am 18. Mai Dover passiert.
„Winfried“	Hamburg	Lüderichbucht	am 18. Mai in Lüderichbucht.



Kurse deutscher Kolonialwerte.

Mitgeteilt durch von der Handels- und Kolonialbank G. m. b. H., Berlin W. 8.

Telephon: Amt I 9229 und 9224. Telegramm-Adresse: „Handelbank“.

30. Mai 1911.

Gründungs-jahr	Kapital M.	Ge- schäfts- jahr	vor- legte Divi- denbe	letzte Divi- denbe		Rachfrage	Angebot
						%	%
1907	1 850 000	1. 10.	6	17	Afrikanische Kompanie A.-G.	127	129
1906	2 000 000	1. 1.	4*	4*	Borneo-Kautschuk-Compagnie A.-G.	100	104
1905	1 000 000	1. 4.	17 1/2	—	Bremer Kolonial-Handelsgesellschaft vorm. F. Dloff & Co., A.-G.	193	197
1906	1 200 000	1. 4.	0	—	Centralafrikanische Bergwertsgesellschaft	55	58
1906	600 000	1. 1.	0	0	Centralafrikanische Seengesellschaft	100	104
1906	220 000	1. 1.	0	4	Deutscher Pflanzung	110	—
1900	1 150 400	1. 1.	—	—	Deutsche Agaven-Gesellschaft, Borg. Ant.	—	77
1878	2 750 000	1. 1.	28	—	Deutsche Handels- und Plantagen-Gesellschaft der Südländischen Inseln	184	186
1885	2 000 000	1. 4.	25	64	Deutsche Kolonial-Gesellsch. für Südwestafrika	930	950
1907	2 500 000	1. 1.	0	0	Deutsche Kautschuk-Aktiengesellschaft	78	83
1902	1 000 000	1. 1.	0	0	Deutsche Samoa-Gesellschaft	55	58
1908	4 500 000	1. 1.	0	0	Deutsche Südpfosphat-Aktien	170	173
1902	1 000 000	1. 5.	0	8	Deutsche Zogogesellschaft	101	103
1885	8 000 000	1. 1.	5	8	Deutsch-Dalrifranische Gesellschaft	108	—
1886	582 000	1. 1.	0	0	Deutsch-Dalrifranische Plantagen-Gesellsch. St. do. Borg. Aktien	M 20	M 20
1897	2 250 000	1. 1.	4	—	Deutsch-Westafrikanische Handels-Gesellschaft	98	M 270
1899	4 000 000	1. 1.	0	—	Gesellschaft Nordwestamerica Lit. A.	M 70	M 102
	980 000		0	—	do. do. Lit. B.	M 9	M 11
1898	3 000 000	1. 1.	0	8	Gesellschaft Südamerika	120	—
1889	8 000 000	1. 10.	0	0	Hawaiische Plantagen-Gesellschaft	—	45
1887	1 200 000	1. 1.	20	40	Indien-Gesellschaft, geteilte Aktien do. Genusscheine p. St.	345	M 8400
			M 200	M 250		M —	M 89
1906	3 000 000	1. 1.	4*	4*	Kamerun-Kautschuk-Compagnie	84	89
1903	900 000	1. 1.	0	0	Kautschuk-Plantung „Reanjo“	72	—
1908	£ 125 000	1. 2.	55	45	Kolmanoskop Diamond shares	M 64 1/2	M 65 1/2
1899	2 000 000	1. 1.	5	5	Molise Pflanzungs-Gesellschaft	98	96
1886	7 500 000	1. 4.	0	—	Reu-Guinea Compagnie Vorzugs-Anteile	131	133
			—	—		80	85
1906	1 400 000	1. 1.	0	—	Ostafrika-Kompanie	90	95
1900	4 000 000	1. 4.	11	10	Otavi-Minen- u. Eisenbahngesellschaft, Anteile do. Genusscheine	M 143	M —
	St. 200 000	1. 4.	M 6	M 5		M 111	M —
1902	£ 875 000	1. 1.	35 u. 100 l. M.	40% p. r. t.	Pacific Phosphate Co. alte Anteile	£ 7 1/16	£ 7 7/16
1895	1 500 000	1. 1.	0	0	Rheinische Handels-Plantagen-Gesellschaft	—	85
1903	900 000	1. 1.	0	0	Safata-Samoa-Gesellschaft	28	32
1905	2 000 000	1. 1.	4*	4*	Samoa-Kautschuk-Compagnie	25	28
1897	500 000	1. 1.	0	0	Sigi-Plantungs-Gesellschaft	178	185
1900	£ 500 000	1. 7.	—	0	South African Territories	9/-	9/3
1910	£ 350 000	1. 1.	—	0	South East Africa shares (1910) Ltd.	7/-	7/3
1892	£ 2 000 000	1. 1.	7 1/2	5	South West Africa Co.	33/3	33 1/2
1893	1 011 300	1. 4.	0	0	Uambara Staffeebaugeellschaft Stamm-Anteile do. Vorzugs-Anteile	40	45
			0	0		80	80
1897	2 100 000	1. 1.	9	—	Westafrikanische Pflanzungs-Gesellschaft „Wibundi“	93	95
1897	3 000 000	1. 1.	8	15	Westafrikanische Pflanzungs-Gesellsch. „Victoria“ Anteile	210	—
1895	1 800 000	1. 1.	0	0	Westdeutsche Handels- u. Plantagen-Gesellschaft in Düsseldorf	98	70
			0	0		—	102

\*) Wauginfen.

Selbsthändler bei allen Abzweigungen provisionsfrei.

Zu jeder Art von Auskunft ist obenstehendes Bankhaus stets gern bereit.

Verantwortlicher Redakteur für den nichtamtlichen Teil: Oskar Bienenhal, Berlin.  
Verlag und Druck der Königl. Preuss. Hofbuchdruckerei und Hofbuchdruckerei von G. & S. Mittler & Sohn, Berlin SW 68, Kochstr. 68-71.

