



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG-Projekt "Digitale Sammlung Deutscher Kolonialismus"

Wirtschafts-Atlas der deutschen Kolonien

Deutsche Kolonialgesellschaft / Kolonial-Wirtschaftliches Komitee

Berlin, 1906

urn:nbn:de:gbv:46:1-13777

IX
a
129



WIRTSCHAFTS-ATLAS DER DEUTSCHEN KOLONIEN

Herausgegeben von dem

Kolonial-Wirtschaftlichen Komitee E. V.

Wirtschaftlicher Ausschuss der Deutschen Kolonialgesellschaft

BERLIN

Unter den Linden 43

Zweite verbesserte Auflage

datacolor



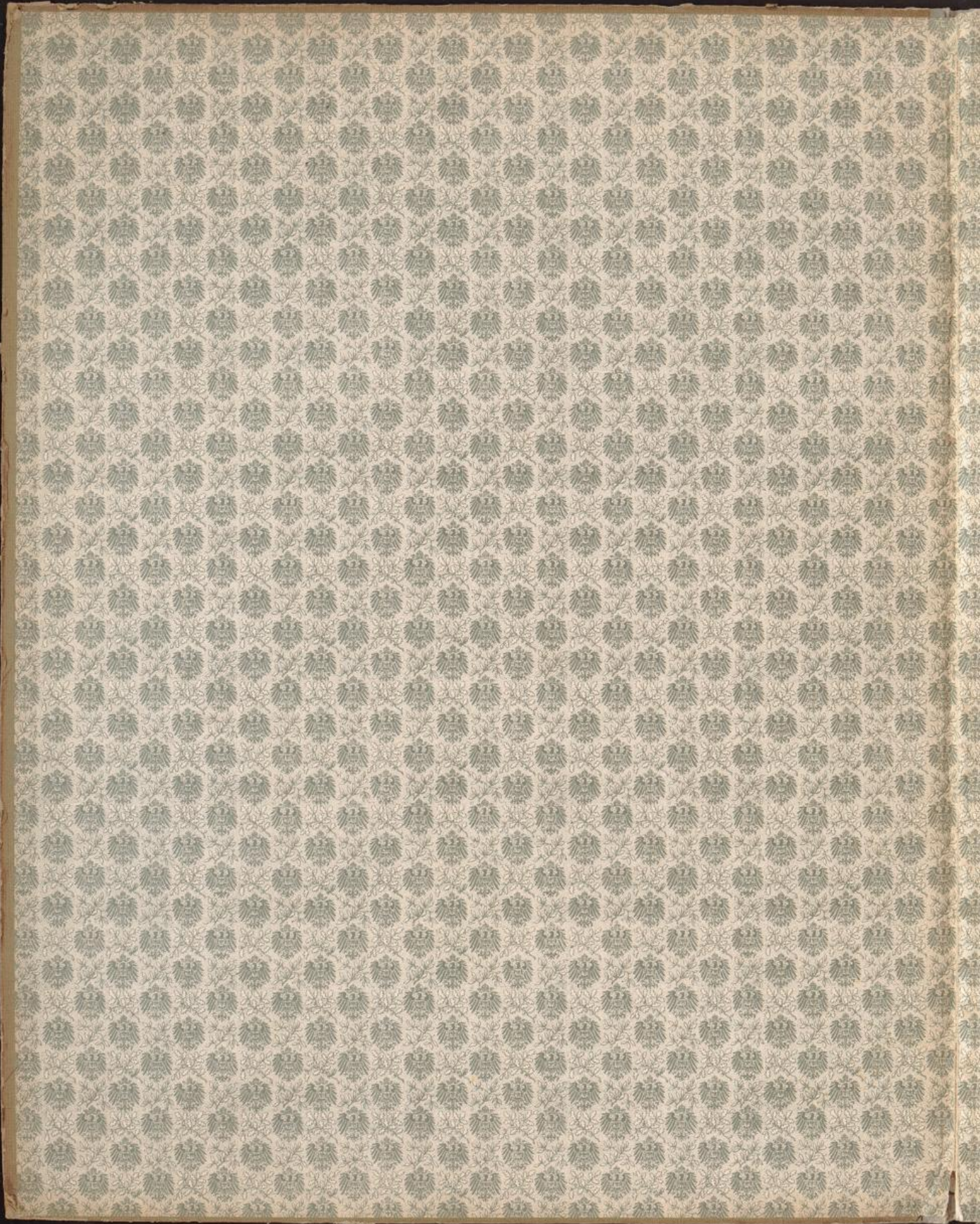
IX
a
129

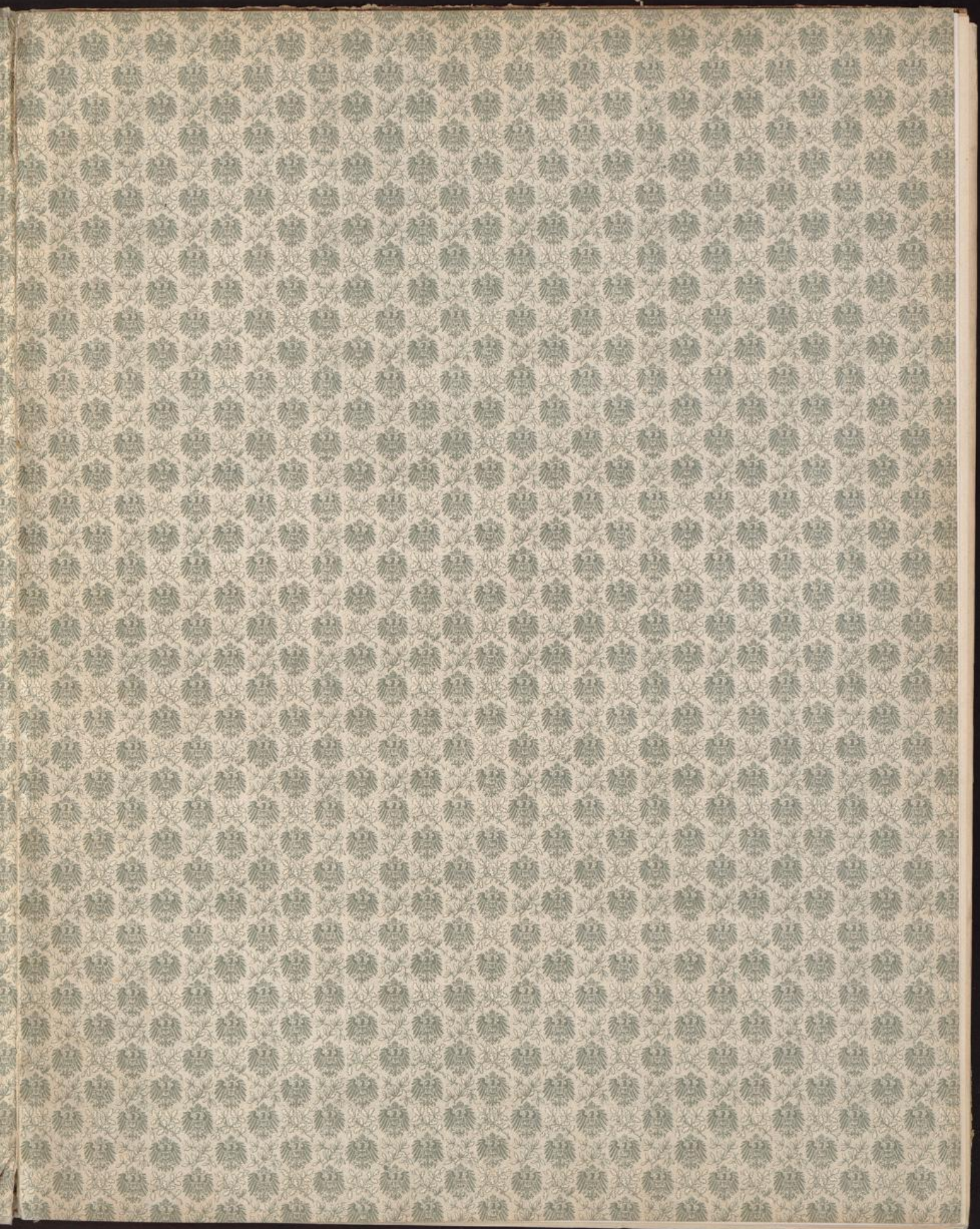


WIRTSCHAFTS-ATLAS DER DEUTSCHEN KOLONIEN

Herausgegeben von dem
Kolonial-Wirtschaftlichen Komitee E. V.
Wirtschaftlicher Ausschuss der Deutschen Kolonialgesellschaft
BERLIN
Unter den Linden 43

Zweite verbesserte Auflage





IX a 0129

1922: 1723 1/2

Kolonial-Wirtschaftliches Komitee E. V.

Wirtschaftlicher Ausschuß der Deutschen Kolonialgesellschaft.

Begründet 1896.
Juristische Person.



Geschäftsstelle:

Berlin, Unter den Linden 43.

IX.a.0129



Die Arbeit des

Kolonial-Wirtschaftlichen Komitees

1896-1906



DER KOLONIALBESITZ hat dem deutschen Volke die Aufgabe gestellt: die heimische Volkswirtschaft durch die Kolonialwirtschaft zu ergänzen. Zur Mitarbeit an dieser Aufgabe wurde auf Anregung von Karl Supf am 18. Juni 1896 das Kolonial-Wirtschaftliche Komitee zu Berlin begründet mit dem Zweck, die wirtschaftliche Erschließung unserer Kolonien auf wissenschaftlicher Grundlage zu betreiben.

Im Laufe der Jahre ist eine Organisation geschaffen worden, die heute unsere deutschen Fürsten, wissenschaftliche Institute, Handelskammern, Städte, Banken, koloniale, kommerzielle und industrielle Körperschaften und Firmen, Arbeitervereine und Missionen vereinigt und eine kaufmännisch geleitete Hauptstelle, eine wissenschaftlich-technische Stelle und Zweigstellen in den Kolonien umfaßt. Die Reichsregierung, die Wohlfahrtslotterie zu Zwecken der deutschen Schutzgebiete und die Deutsche Kolonialgesellschaft unter dem Präsidium Sr. Hoheit des Herzogs Johann Albrecht zu Mecklenburg, Regent von Braunschweig, die deutsche Industrie und die unmittelbaren Interessenten in den Kolonien unterstützten bestimmte Unternehmungen des Komitees. Zwischen dem Komitee und dem Reichs-Kolonialamt besteht eine dauernde Verbindung. Der Deutschen Kolonialgesellschaft ist das Komitee entgegengekommen, indem es im Jahre 1902 seinem Namen Kolonial-Wirtschaftliches Komitee den Zusatz: Wirtschaftlicher Ausschuß der Deutschen Kolonialgesellschaft hinzufügte, die rechtliche Selbständigkeit oder die Verfassung des Komitees ist dadurch in keiner Weise geändert. Größere industrielle Gruppen gewähren dem Komitee eine jährliche Beihilfe, welche einem bestimmten Prozentsatz der Jahresbeiträge zu ihren Berufsgenossenschaften entspricht. Für wirtschaftliche Vorarbeiten in den Kolonien und Studien in fremden Ländern hat das Komitee in den Jahren 1896 bis 1906 die Summe von 1500000 Mark aufgewendet.

Unter Verzicht auf Agitation und Polemik hat das Komitee durch seine wissenschaftlich-wirtschaftlichen Unternehmungen grundlegend für die deutsche Kolonialwirtschaft gewirkt. Bestimmte Unternehmungen haben auch die fremdländische Kolonialwirtschaft beeinflußt; so hat das Imperial Institute in London seinen Arbeitsbereich durch Studienreisen nach deutschem Beispiele erweitert, und in allen europäischen Kolonialstaaten sind Körperschaften ins Leben getreten, die nach deutschem Muster Baumwollkulturversuche in Afrika betreiben.

Die wissenschaftliche Mitarbeit,

insbesondere der Reichsanstalten und der königlichen wissenschaftlichen Institute in Deutschland und in den Kolonien, ermöglichte eine gründliche Vorbereitung und Durchführung der Unternehmungen, z. B. durch Untersuchungen von Bodenproben, Beschaffung von Saatgut, Pflanzlingen und Zuchtvieh — durch wissenschaftlich-chemische Prüfung von Rohstoffen und Produkten — durch Maßnahmen zur Bekämpfung von Pflanzenschädlingen und Viehseuchen. Unter ihrer Mitwirkung wurden veröffentlicht: Das Organ des Komitees, die Zeitschrift „Der Tropenpflanzer“ (10. Jahrgang), herausgegeben von Professor Dr. Warburg und Geh. Reg.-Rat Professor Dr. Wohltmann, mit wissenschaftlichen und praktischen Abhandlungen über die tropische und subtropische Landwirtschaft, die Werke „Westafrikanische Kautschuk-Expedition“ — „Expedition nach Zentral- und Südamerika“ — „Kunene-Zambesi-Expedition“ — „Samoa-Erkundung“ — „Fischfluß-Expedition“ — „Zur Trassierung der Togo-Innenlandbahn“ — „Die wirtschaftliche Erkundung einer ostafrikanischen Südbahn“ — „Eisenbahn-Erkundungen im mittleren und nördlichen Deutsch-Ostafrika“ — „Berichte über die deutsch-kolonialen Baumwoll-Unternehmungen“ — Weltproduktionskarten und der „Wirtschafts-Atlas der deutschen Kolonien“.

Die Mitarbeit von Handel und Industrie

wurde gewonnen durch Anregung fabrikatorischer Versuche zur Einführung kolonialer Rohstoffe und Produkte in Handel und Industrie — durch Einführung und Förderung des Kolonial-Maschinenbaus, insbesondere der Herstellung von tropenlandwirtschaftlichen Maschinen und Transportmitteln — durch Veranstaltung von 140 kolonial-wirtschaftlichen Ausstellungen: Import und Export der Kolonien — durch kolonial-wirtschaftliche Preisaufgaben — durch Auskunftserteilung und Stellennachweis in den Kolonien — durch Anregung zur Errichtung kolonial-wirtschaftlicher Fachausschüsse bei 40 Handels- und Gewerbekammern — durch Anregung des Deutschen Kolonial-Kongresses — durch Herausgabe des Kolonial-Handels-Adreßbuches (10. Jahrgang) und namentlich durch die unmittelbare Beteiligung der Industrie an den Vorarbeiten, welche die Beschaffung von Rohstoffen aus den deutschen Kolonien bezwecken.

Wissenschaftlich - wirtschaftliche Studienreisen nach fremden Ländern.

Zur möglichst vorteilhaften Anwendung von Lehrzeit und Lehrgeld, die keiner jungen Kolonialwirtschaft erspart bleiben, hat das Komitee in den Jahren 1896 bis 1906 Studienreisen berufener Sachverständiger nach den kulturell weiter vorgeschrittenen fremden Ländern ausführen lassen, wie die Studienreisen nach Zentral- und Südamerika: Professor Dr. Preuß, Victoria, Kamerun — nach den Südstaaten Nordamerikas: Baumwollinspektoren Becker, Buvinghausen, Holzmann und Pape — nach Mexiko und Kleinasien: Dr. Endlich — nach Nordafrika: Professor Dr. Passarge — nach Ägypten: Kommissar Booth, Professor Dr. Zimmermann, Amani — nach Britisch- und Niederländisch-Indien: Geh. Reg.-Rat Dr. Stuhlmann, Amani — nach Britisch- und Französisch-Westafrika und dem Kongo: Korpsstabsapotheker Bernegau, Dr. Gruner, Misahöhe, Direktor Hupfeld, Kaufmann Paul, Ingenieur Preiß, Botaniker Dr. Schlechter, Dr. Schulte im Hofe — nach Uganda: Kaufmann Fuchs — nach Portugiesisch-Angola: Botaniker Baum — nach Venezuela: Pflanzensammler Großmann. Finanziell unterstützt wurden Studienreisen nach Java und Britisch-Indien: Deistel, und nach Mesopotamien und Südpersien: Dr. Grothe. Den Studienreisen nach fremden Ländern schließen sich an: die Sisal-Agaven-Erkundung in Deutsch-Ostafrika von Dr. Hindorf, die Studien des Geh. Reg.-Rats Professor Dr. Wohltmann in Samoa und die pflanzenpathologischen Expeditionen von Reg.-Rat Dr. Busse nach Ost- und Westafrika.

Wirtschaftliche Vorarbeiten in den Kolonien.

Zur Feststellung der Rentabilitätsaussichten bestimmter Unternehmungen beziehungsweise zur Verhütung von Fehlschlägen hat das Komitee unter Nutzbarmachung der bei den Studienreisen gesammelten Erfahrungen seit dem Jahre 1899 wirtschaftliche Vorarbeiten in den Kolonien geleistet.

- In **Togo** die Einführung der Baumwollkultur — die Vorbereitung der maschinellen Ausbeute der Produkte der Ölpalme — die wirtschaftliche und technische Trassierung der Togo-Innenlandbahn.
- In **Kamerun** die Feststellung wilder Kautschukbestände und die Einführung der Kautschuk-Plantagenkultur — die Vorbereitung der maschinellen Ausbeute der Produkte der Ölpalme — die Einführung neuer Spielarten von Nutzpflanzen und einer verbesserten Erntebereitung insbesondere von Kakao.
- In **Deutsch-Ostafrika** die Einführung der Baumwollkultur und des Dampffluges — die Förderung der Sisal-Agaven- und Kautschukkultur — die Vorbereitung der maschinellen Ausbeute der Sanseviera — die Förderung der Gewinnung von Gerbstoffen — die wirtschaftlichen Eisenbahn-Erkundungen im südlichen, mittleren und nördlichen Deutsch-Ostafrika.
- In **Deutsch-Südwestafrika** die Schaffung von öffentlichen Brunnen und Tränkstellen — die Vorbereitung von Stau-Anlagen im Fischflußgebiet.
- In **Deutsch-Neu-Guinea** die Feststellung wildwachsender Guttapercha — die Förderung der Kultur von Guttapercha und Kautschuk.

Ergebnisse.

Die Unternehmungen lassen sich einteilen in Vorarbeiten für Eisenbahnen, für deutsche Siedlung, für Förderung des Absatzes deutscher Industrieerzeugnisse und für Schaffung volkswirtschaftlich wichtiger Rohstoffe und Produkte. Die Ergebnisse liegen zum Teil abgeschlossen vor; Unternehmungen, wie die Einführung langfristiger Volkskulturen und die pflanzenpathologischen Untersuchungen, fördern fortgesetzt neue Ergebnisse zutage, andere, wie die Vorarbeiten auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues, der Plantagenkultur und der Siedlung, harren der Willigkeit des Privatkapitals oder der Initiative der Regierung und der Bereitwilligkeit des Reichstags.

1. Vorbereitung von Eisenbahnen.

Der Eisenbahnbau in den deutschen Kolonien ist gegenüber den fremdländischen Kolonien im Rückstande. England besitzt heute in Afrika 16 026 km Eisenbahnen, Frankreich 8067 km, Deutschland etwa 2150 km.

Auf Grund der von dem Komitee ausgeführten wirtschaftlichen und technischen Trassierung der Togo-Innenlandbahn wurde die Linie Lome—Palime gebaut. Die wirtschaftlichen Eisenbahn-Erkundungen im südlichen, mittleren und nördlichen Deutsch-Ostafrika sind abgeschlossen; ihre Ergebnisse sind in den Werken „Die wirtschaftliche Erkundung einer ostafrikanischen Südbahn“ 1905 und „Wirtschaftliche Eisenbahn-Erkundungen im mittleren und nördlichen Deutsch-Ostafrika“ 1907, mit reichem statistischen und Kartenmaterial veröffentlicht.

2. Vorarbeiten für deutsche Siedlung.

Die Auswanderung Deutschlands betrug in den Jahren 1871: 76 221, 1881: 220 902, 1891: 120 089, 1900: 22 309,

1901: 22 073, 1902: 32 098, 1903: 36 310, 1904: 27 984, 1905: 28 075, 1906: 31 074.

Zur Vorbereitung einer Übersiedlung nach den deutschen Kolonien, soweit solche klimatisch geeignet sind, hat das Komitee beigetragen in Deutsch-Südwestafrika durch die unter Leitung des Ingenieur Kuhn ausgeführte Fischfluß-Expedition und durch die Ausrüstung von Bohrkolonnen mit dem Ergebnis der Schaffung von öffentlichen und privaten Brunnen für Tränkzwecke und der Fertigstellung von Projekten für Stauanlagen in der Löwenfluß-Naute, in Arochas-Bethanien, Osis und Gibeon.

In Deutsch-Ostafrika wurde die Vorbereitung einer deutschen Siedlung in Verbindung mit den Eisenbahnerkundungen betrieben. Zur Besiedlung der Nyassaseeländer hat die Erkundung der Südbahn Beiträge geliefert. Die Besiedlungsfähigkeit der Uheheländer und der Gebiete am Meru und Kilimanjaro ist in dem Bericht über die Wirtschaftlichen Eisenbahn-Erkundungen im mittleren und nördlichen Deutsch-Ostafrika behandelt.

3. Förderung des Absatzes deutscher Industrie-Erzeugnisse.

Die Einfuhr nach den deutschen Kolonien betrug im Jahre 1905^{*)} insgesamt 117 Millionen Mark. Deutschland war daran mit etwa 50% beteiligt.

Zur Hebung der Kaufkraft der Bevölkerung in den Kolonien hat das Komitee beigetragen durch die Einführung neuer und Ausbreitung vorhandener Eingeborenen- und Plantagenkulturen, durch Vorarbeiten für deutsche Siedlung und durch Vorbereitung des Eisenbahnbaues.

Teils aus eigener Initiative, teils auf Grund von Preisaus-schreiben und Modellen des Komitees befaßt sich neuerdings die deutsche Industrie u. a. mit der Konstruktion und Herstellung tropenlandwirtschaftlicher Maschinen und Transportmittel, wie Maschinen für Hanfentfaserung, Palmölbereitung und Entkernung, Erdnuß- und Batatenschälmaschinen, Maniokraspeln, Geräte zur Kautschukgewinnung, leichte Pflüge usw., Kraftlastwagen wurden nach Togo und Deutsch-Ostafrika exportiert. Der erste Dampf-pflug im tropischen Afrika ist auf der Baumwollpflanzung des Komitees in Sadani in Betrieb.

4. Schaffung volkswirtschaftlich-wichtiger Rohstoffe und Produkte.

Die Ausfuhr der deutschen Kolonien betrug im Jahre 1905^{*)} insgesamt 50 Millionen Mark.

Baumwolle

bezog Deutschland im Jahre 1906 im Werte von 480 $\frac{1}{2}$ Millionen Mark vom Auslande. Die Abhängigkeit des Baumwollwelt-handels von den Witterungsverhältnissen eines verhältnismäßig kleinen Teiles der Erde, der Südstaaten Nordamerikas, und die dadurch drohende volkswirtschaftliche und soziale Gefahr veranlaßten die Baumwollbauunternehmungen.

Das bisherige Ergebnis der Baumwollkulturversuche ist in Togo eine Qualität, welche 3 bis 6 Pfennig höher wertet als die Marke amerikanisch middling, in Deutsch-Ostafrika eine Qualität, welche den hochwertigen ägyptischen Qualitäten gleichkommt und im letzten Halbjahr 60 bis 106 Pfennig per Pfund erzielte. Der Export aus den deutschen Kolonien vor dem Jahre 1901 war gleich Null. Die Ernte von Deutsch-Ostafrika und Togo 1905/06 betrug etwa 1 Million Pfund im Werte von etwa 600 000 Mark.

Sisal- und Sansevierianhanf.

Faserstoffe bezog Deutschland im Jahre 1906 im Werte von 172 $\frac{1}{2}$ Millionen Mark vom Auslande. Die Gewinnung von Faserstoffen aus Sisal-Agaven und Sansevierien wurde durch vorbereitende Studien und Maßnahmen zur Verbesserung der maschinellen Erntebereitung gefördert. Sansevierianhanf kommt noch nicht zur Ausfuhr. Die Ausfuhr von Sisalhanf aus Deutsch-Ostafrika im Jahre 1906 betrug 1820 Tons im Werte von etwa 1 348 168 Mark.

Kautschuk und Guttapercha

bezog Deutschland im Jahre 1906 im Werte von 153 $\frac{1}{2}$ Millionen Mark vom Auslande.

Die Verteuerung dieser Rohstoffe — eine Folge des Raubbaues der Eingeborenen und des enorm gesteigerten Verbrauchs der Kautschukwaren-, elektrotechnischen, Automobil- und Kabel-Industrie — veranlaßte die Kautschuk- und Guttapercha-Unternehmungen.

Das bisherige Ergebnis ist die Feststellung wilder Kautschukbestände und die Einführung der Kautschuk-Plantagenkultur

in West- und Ostafrika und in den Südseekolonien und die Entdeckung einer wildwachsenden Guttaperchapflanze in Neu-Guinea. Im Jahre 1905^{*)} lieferten die deutschen Kolonien Kautschuk im Werte von 7 Millionen Mark.

Ölprodukte

bezog Deutschland im Jahre 1906 im Werte von 214 $\frac{1}{2}$ Millionen Mark vom Auslande.

Die große Aufnahmefähigkeit Deutschlands an Ölprodukten und deren verlustreiche Bereitungsweise durch die Eingeborenen veranlaßte die Erfindung der deutschen Palmölwerke und ihre Einführung in den Ölfrüchte produzierenden deutschen Gebieten. Maschinenanlagen des Komitees sind in Togo und Kamerun versuchsweise im Betrieb.

Die deutschen Kolonien lieferten Ölfrüchte im Jahre 1905^{*)} im Werte von 7 $\frac{1}{2}$ Millionen Mark.

Tropische Nahrungs- und Genußmittel

bezog Deutschland im Jahre 1906 im Werte von 433 Millionen Mark vom Auslande. Der Bedarf Deutschlands an diesen tropischen Produkten ist fortgesetzt im Steigen begriffen.

Das Ergebnis der Unternehmungen zur Förderung der Produktion von Nahrungs- und Genußmitteln ist die Einführung neuer nutzbringender Kulturen und Spielarten und einer verbesserten Technik der Erntebereitung in den deutschen Kolonien. Die Anbauversuche der verschiedenartigen langfristigen Kulturen liefern fortgesetzt neue Ergebnisse hinsichtlich der Erhöhung des Ertrages und der Verbesserung der Qualitäten.

Die deutschen Kolonien lieferten im Jahre 1905^{*)} u. a. Kaffee im Werte von 423 000 Mark, Kakao im Werte von 1 320 000 Mark.

Mineralien.

Kupfer bezog Deutschland im Jahre 1906 im Werte von 235 $\frac{1}{2}$ Millionen Mark vom Auslande. Der Kupfermarkt wird zeitweise vollständig durch amerikanische Trusts beherrscht.

In Deutsch-Südwestafrika — Otavi — sind reiche Kupferminen in Betrieb; zu ihrer Ausbeute hat die Otavi-Minen- und Eisenbahn-Gesellschaft eine eigene 570 km lange Eisenbahn gebaut. Weitere abbauwürdige Kupferfundstellen sind festgestellt. Weniger sichergestellt ist das Vorkommen von Gold und Diamanten in Südwest- und Ostafrika, von Zinn in Kamerun und von Eisenerzen in Togo. Kohlen sind am Nyassasee (Deutsch-Ostafrika) festgestellt.

Tropische Nutzhölzer und Gerbstoffe

bezog Deutschland im Jahre 1906 im Werte von 39 Millionen Mark vom Auslande.

Das Ergebnis der Erkundungen an Ort und Stelle in den Kolonien ist die Feststellung von Nutzh Holzbeständen und Gerbstoff liefernden Pflanzen in West- und Ostafrika und in den Südseekolonien. (Zur Beschaffung und Verwertung von Kamerunhölzern, insbesondere von Mahagoni, ist jetzt eine Kommission eingesetzt.)

Deutsch-koloniale Ausstellungen im Auslande.

Nachdem der deutsche Markt die bisher von den Kolonien gelieferten Rohstoffe und Produkte günstig beurteilt und aufgenommen hatte, wurden diese auch der ausländischen Kritik unterstellt. Gelegenheit bot die Weltausstellung in St. Louis 1904, die Baumwollausstellung in London 1904 und die Landwirtschaftliche Ausstellung in Zanzibar 1905. Die deutschen Rohstoffe und Produkte fanden vollste Anerkennung, die deutsch-ostafrikanische Baumwolle erhielt auf der Weltausstellung in St. Louis die goldene Medaille.

^{*)} Die Zahlen vom Jahre 1905 sind amtlich noch nicht bekannt gegeben.

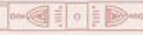
Beim Rückblick auf seine Tätigkeit ehrt das Komitee das Andenken der in den Kolonien verstorbenen wirtschaftlichen Pioniere, der Deutsch-Amerikaner Buvinghausen und Potthoff, Maschinenmeister Kretschmar und Ingenieur Kuhn.

Eine angenehme Pflicht ist es dem Komitee, der Reichsregierung, insbesondere dem Reichs-Kolonialamt und den Kaiserlichen Gouvernements, dem Reichsamt des Innern, dem Reichstage, der Wohlfahrtslotterie zu Zwecken der deutschen Schutzgebiete, der Deutschen Kolonialgesellschaft, den wissenschaftlichen Instituten und der Industrie, den Handelskammern, Städten und Banken, den Interessenten und Missionen in den Kolonien, der volkswirtschaftlichen und kolonialen Fachpresse und der politischen Presse aller Richtungen sowie jedem einzelnen Gönner, Förderer und Mitarbeiter seinen Dank für die ihm bisher geleistete tatkräftige Unterstützung auszusprechen. Den Reichstagsabgeordneten, welche Studienreisen nach den Kolonien unternommen haben, dankt das Komitee für wertvolle Anregungen.

Zum Schluß glaubt das Komitee zur weiteren Mitarbeit und Unterstützung seiner Unternehmungen auffordern zu dürfen. Die Ergänzung der heimischen Volkswirtschaft durch die Kolonialwirtschaft fordert energische und zähe Arbeit von Generationen, das Ergebnis dieser Arbeit, namentlich hinsichtlich der Sicherung tropischer und subtropischer Rohstoffe für die Industrie und hinsichtlich der Siedlung ist von sozial-politischer Bedeutung und mit ausschlaggebend für die künftige Stellung Deutschlands auf dem Weltmarkte.

Der Vorstand des Kolonial-Wirtschaftlichen Komitees:

Karl Supf, Berlin, Vorsitzender; Graf Eckbrecht v. Dürkheim, Hannover, stellvertr. Vorsitzender; Prof. Dr. Karl Dove, Jena, stellvertr. Vorsitzender. — Dr. Arendt, M. d. R., Berlin; Ballin, Generaldirektor der Hamburg—Amerika-Linie, Hamburg; C. v. Beck, Direktor der Neu Guinea Compagnie, Berlin; v. Bennigsen, Gouverneur z. D., Berlin; v. Böhlendorff-Kölpin, M. d. A., Regezw; Geheimer Ober-Regierungsrat Bormann, Direktor der Ostafrikanischen Eisenbahn-Gesellschaft, Berlin; v. Bornhaupt, Berlin; F. Bodo Clausen, Mitglied des Verwaltungsrats der Deutsch-Westafrikanischen Bank, Hamburg; C. Ciauß, Mitglied des Direktoriums des Vereins Süddeutscher Baumwoll-Industrieller, Augsburg; Frhr. v. Kramer-Klett, erbl. Reichsrat der Krone Bayerns, München; Justizrat Dietrich, M. d. R., Prenzlau; Konsul Carl Dimpker, Stellvertreter des Präses der Handelskammer, Lübeck; Professor E. Fabarius, Direktor der Deutschen Kolonialschule, Witzenhausen/Werra; Königl. Baurat Gaedertz, Direktor der Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft, Berlin; Landgerichtsrat Hagemann, M. d. R., Erfurt; Dr. Georg Hartmann, Direktor der Gibeon Schürf- und Handels-Gesellschaft m. b. H., Berlin; Wirkl. Geh. Leg. Rat Prof. Dr. Helfferich, Direktor der Anatolischen Bahn, Konstantinopel; Frhr. v. Herman, Schloß Schorn; F. Hertsheim, Direktor der Jaluit-Gesellschaft, Hamburg; Hertle, Direktor der Leipziger Baumwollspinnerei, Leipzig; Dr. Hindorf, Berlin; Louis Hoff, Vorsitzender des Centralvereins Deutscher Kautschukwaren-Fabriken, Harburg; Fr. Hupfeld, Direktor der Deutschen Togogesellschaft, Berlin; C. J. Lange, Direktor der Deutsch-Ostafrikanischen Plantagengesellschaft, Berlin; Amtsgerichtsrat Lattmann, M. d. R., Schmalkalden; Geheimer Kommerzienrat Lenz, Vorstand der Deutschen Kolonial-Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft, Berlin; Prof. Dr. Hans Meyer, Leipzig; Dr. Herrmann Meyer, Leipzig; H. Meyer-Delius, Direktor der Deutschen Handels- und Plantagen-Gesellschaft der Südsee-Inseln zu Hamburg, Hamburg; Ludolph Müller, Präses der Handelskammer, Bremen; Geh. Hofrat Prof. Dr. von Oechelhäuser, Karlsruhe i. B.; Generaldirektor Dr. ing. W. von Oechelhäuser, Dessau i. A.; Geh. Regierungsrat Prof. Dr. Paasche, Vizepräsident des Reichstags, Berlin; Dr. Paeßler, Vorstand der Deutschen Versuchsanstalt für Lederindustrie, Freiberg i. S.; Prof. Dr. S. Passarge, Breslau; Dr. ing. Th. Peters, Kgl. Geh. Baurat, Direktor des Vereins Deutscher Ingenieure, Berlin; Geo Plate, Präsident der Bremer Baumwollbörse, Bremen; Prof. Dr. Paul Preuß, Direktor der Neu Guinea Compagnie, Berlin; Prof. Th. Rehbock, Rektor der technischen Hochschule, Karlsruhe; Moritz Schanz, Chemnitz; Rechtsanwalt Dr. Scharlach, Hamburg; K. Schrader, Eisenbahndirektor a. D., M. d. R., Berlin; Amtsgerichtsrat Schwarze, M. d. R., Rütthen i. W.; Rechtsanwalt Dr. J. Semler, M. d. R., Hamburg; Kommerzienrat Emil Stark, Chemnitz; Justus Strandes, Hamburg; Prof. Dr. Thoms, Berlin; R. Vopelius, M. d. H., Vorsitzender des Centralverbandes Deutscher Industrieller, Sulzbach; Prof. Dr. Warburg, Berlin; J. J. Warnholtz, Direktor der Deutsch-Ostafrikanischen Bank, Berlin; Theodor Wilckens, Hamburg; Geh. Kommerzienrat Wirth, Präsident des Bundes der Industriellen, Berlin; Geheimer Regierungsrat Prof. Dr. Wohltmann, Halle a. d. Saale; E. Woermann, Direktor der Deutschen Ost-Afrika-Linie, Hamburg; Geschäftsstelle in Berlin; Generalsekretär: Fuchs; Sekretär: Eisenhauer; Redakteur des Tropenpflanzer: Dr. Matthiesen; Kommissariat in Deutsch-Ostafrika, Leiter: von Palm; Baumwoll-Inspektion in Togo, Leiter: Pape.



Ständige Mitglieder des Kolonial-Wirtschaftlichen Komitees:

Seine Majestät Friedrich August, König von Sachsen.
Seine Majestät Wilhelm II., König von Württemberg.
Seine Königliche Hoheit Prinzregent Luitpold von Bayern.
Seine Kaiserliche und Königliche Hoheit Friedrich Wilhelm, Kronprinz des Deutschen Reiches und von Preußen.
Seine Königliche Hoheit Friedrich, Großherzog von Baden.
Seine Königliche Hoheit Ernst Ludwig, Großherzog von Hessen.
Seine Königliche Hoheit Wilhelm Ernst, Großherzog von Sachsen-Weimar-Eisenach.
Seine Königliche Hoheit August, Großherzog von Oldenburg.
Seine Königliche Hoheit Erbgroßherzog Friedrich von Baden.
Seine Königliche Hoheit Prinz Leopold von Bayern.
Seine Königliche Hoheit Prinz Rupprecht von Bayern.
Seine Großherzogliche Hoheit Prinz Max von Baden.
Seine Hoheit Friedrich, Herzog von Anhalt.
Seine Hoheit Erbprinz Bernhard von Sachsen-Meiningen und Hildburghausen.
Seine Durchlaucht Hermann, Fürst zu Hohenlohe-Langenburg, Kaiserlicher Statthalter von Elsaß-Lothringen.
Seine Durchlaucht Erbprinz Ernst zu Hohenlohe-Langenburg.

Körperschaftliche Mitglieder des Kolonial-Wirtschaftlichen Komitees:

Handelskammer Aachen — Handels- und Gewerbekammer für Schwaben und Neuburg, Augsburg — Handelskammer
Barmen — Handelskammer Berlin — Handelskammer Bielefeld — Handelskammer Bochum — Handelskammer Bonn —
Handelskammer Bremen — Gewerbekammer Bremen — Handelskammer Breslau — Handelskammer Coblenz — Handels-
kammer Cottbus — Handelskammer Darmstadt — Handelskammer Dortmund — Handelskammer Dresden — Handels-
kammer Düsseldorf — Handelskammer Duisburg — Handelskammer Elberfeld — Handelskammer für Ostfriesland und Papen-
burg, Emden — Handelskammer Frankfurt a. M. — Handelskammer Freiburg i. B. — Handelskammer Görlitz — Handels-
kammer Gotha — Handelskammer Greiz — Handelskammer Hagen i. W. — Handelskammer Halle, Saale — Handelskammer
Hamburg — Handelskammer Hanau — Handelskammer Hannover — Handelskammer Harburg — Handelskammer Heidenheim
— Handelskammer Heilbronn a. N. — Handelskammer für die Kreise Karlsruhe und Baden in Karlsruhe — Handelskammer Kiel
— Handelskammer Köln — Handelskammer Lahr i. Baden — Handelskammer Landeshut i. Schles. — Handelskammer Leipzig
— Handelskammer Liegnitz — Handelskammer Lübeck — Handelskammer Lüdenscheid — Handelskammer Mannheim —
Handelskammer Metz — Handelskammer Mülheim-Ruhr-Oberhausen — Handelskammer M.-Gladbach — Handelskammer
Münster i. W. — Handels- und Gewerbekammer Nürnberg — Handelskammer für den Regierungsbezirk Oppeln, Oppeln —
Handelskammer Osnabrück — Handelskammer für den Regierungsbezirk Pforzheim — Handelskammer Plauen i. V. —
Handelskammer Posen — Handelskammer Potsdam — Handelskammer Ravensburg — Handels- und Gewerbekammer
Regensburg — Handelskammer Reutlingen — Mecklenburgische Handelskammer, Rostock — Handelskammer Rottweil a. N. —
Handelskammer für die Kreise Lörrach und Waldshut in Schopfheim — Handelskammer Saarbrücken, St. Johann a. Saar —
Handelskammer Schweidnitz — Handelskammer Solingen — Handelskammer Stuttgart — Handelskammer Ulm — Handels-
kammer Weimar — Handelskammer Wesel — Handelsvertragsverein Berlin.

Handels-
kammern.

Die Stadt Apolda — die Stadt Altenburg i. Sa. — die Stadt Altona — die Stadt Aue i. Erzg. — die Stadt Barmen — die Stadt
Bensheim — die Stadt Bocholt i. W. — die Stadt Chemnitz i. Sa. — die Stadt Crimmitschau — die Stadt Dobeln i. Sa. —
die Stadt Dortmund — die Stadt Duisburg — die Stadt Elberfeld — die Stadt Frankfurt a. M. — die Stadt Fulda — die Stadt
Gronau i. W. — die Stadt Großenhain i. Sa. — der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg — die Stadt Hannover —
die Stadt Heidelberg — die Stadt Hersfeld — die Stadt Karlsruhe i. B. — die Stadt Köln (Rhein) — die Stadt Krefeld — die
Stadt Lahr (Baden) — die Gemeinde Langenbielau — die Stadt Leipzig — die Stadt Liegnitz — die Stadt Mannheim —
die Stadt Meerane — die Stadt Mülhausen i. Els. — die Stadt M.-Gladbach — die Gemeinde Neunkirchen — die Stadt Neuß — die
Stadt Oberhausen — die Stadt Oelskirchen — die Stadt Oelsnitz i. V. — die Stadtgemeinde Pforzheim — die Stadt Plauen i. V.
— die Stadt Rheine i. W. — die Stadt Rheydt — die Stadt Schöneberg b. Berlin — die Stadt Sorau — die Stadt Stuttgart —
die Stadt Weifenfels — die Stadt Werdau i. S.

Städte.

Bank für Handel und Industrie, Berlin — Barmer Bankverein Hinsberg, Fischer & Comp., Barmen — Deutsche Bank, Berlin
— Deutsch-Ostafrikanische Bank, Berlin — Deutsche Überseeische Bank, Berlin — Deutsch-Westafrikanische Bank, Berlin
— Direktion der Discontogesellschaft, Berlin — Dortmunder Bankverein, Dortmund — Dresdner Bank, Berlin — Essener
Credit-Anstalt, Essen — Innungsbank in Breslau, E. G. m. b. H., Breslau — Nationalbank für Deutschland, Berlin — Rheinische
Creditbank, Mannheim — Voigtländische Bank, Plauen i. V.

Banken.

Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin, Berlin — Augsburger Handelsverein, Augsburg — Baumwollbörse, Bremen —
Bund der Industriellen, Berlin — Königl. Württ. Centralstelle für Handel und Gewerbe, Stuttgart — Centralstelle zur
Wahrung der Interessen der Vigognespinnerei, Crimmitschau — Centralverband Deutscher Industrieller, Berlin —
Centralverband christlicher Textilarbeiter Deutschlands, Düsseldorf — Centralverein Deutscher Kautschukwaren-Fabriken,
Berlin — Centralverein der deutschen Lederindustrie, Berlin — Deutsche Ammoniak-Verkaufs-Vereinigung, Bochum —
Deutsche Versuchsanstalt für Lederindustrie, Freiberg i. Sa. — Deutscher Apotheker-Verein, Berlin — Elsassisches
Industrielles Syndikat, Mülhausen i. Els. — Evangelischer Arbeiter-Verein, Erfurt — Fabrikanten-Verein, Hannover-Linden
— Fabrikanten-Verein, M.-Gladbach — Fabrikanten-Verein der Webwaren-Industrie zu Greiz — Fabrikanten-Verein
der Stickerrei- und Spitzen-Industrie zu Plauen i. V. — Friedrich Wilhelm, Preussische Lebens- und Garantie-Versicherungs-
Aktiengesellschaft, Berlin — Gelsenkirchener Bergwerks-Aktiengesellschaft, Gelsenkirchen — Geographische Gesellschaft,
Greifswald — Gewerbeverein Erfurt — Handelsmuseum Lübeck — Handelsschulverein Plauen i. V. — Institut für Botanik,
Warenkunde, Nahrungsmittel, Chemie und technische Mykologie der Kgl. technischen Hochschule, Graz — Kakao-Einkaufs-
Gesellschaft m. b. H., Hamburg — Kaufmännischer Verein, Halle a. S. — Kaufmännischer Verein Plauen i. V. —
Königl. Gymnasium, Plauen i. V. — Königl. Seminar, Plauen i. V. — Landwirtschaftlicher Verein für Deutsch-Südwest-
afrika, Windhuk — Landwirtschaftliche Versuchsstation des Vereins deutscher Düngemittelfabrikanten, Hamburg
— Landwirtschaftliche Versuchsstation, Hamburg-Horn — Lokalverein Berliner Spediteure, Berlin — Märkisch-
Westfälischer Bergwerksverein, Lethmathe — Naturwissenschaftlicher Verein zu Krefeld — Oberrheinische Versicherungs-
gesellschaft, Mannheim — Ostafrikanische Eisenbahngesellschaft, Berlin — Reichsverband der deutschen landwirt-
schaftlichen Genossenschaften, Darmstadt — Rheinisch Westfälisches Kohlensyndikat, Essen-Ruhr — Ruberoid Gesell-
schaft m. b. H., Hamburg — Schiffbaustahl-Kontor, G. m. b. H., Essen a. Ruhr — Société du Chemin de fer Ottoman
d'Anatolie, Berlin — Spinnerei-Gruppe des Industrievereins zu Werdau — Spinnerei-Sektion des Verbandes der Baumwoll-
Industriellen Österreichs, Wien — Städt. Realgymnasium mit Realschule, Plauen i. V. — Stahlwerks-Verband Aktien-
gesellschaft, Düsseldorf. — Verband deutscher Baumwollgarn-Konsumenten, Dresden — Verband deutscher Schokolade-
Fabrikanten, Dresden — Verband der deutschen Korkindustriellen, Berlin — Verband sächsischer Lederproduzenten, Dresden
— Verband Schlesischer Textilindustrieller, Breslau — Verband Rheinisch-Westfälischer Baumwoll-Spinnereien, M.-Gladbach

Kaufmännische
u. industrielle
Körper-
schaften.
Arbeitervereine.
Schulen.



— Verein Berliner Lederhändler, Berlin — Verein der Baumwollspinner Österreichs, Wien — Verein der Industriellen des Regierungsbezirks Cöln — Verein der Industriellen und Kaufleute in den Kreisen Rothenburg O.-L. und Hoyerswerda — Verein Deutscher Gerber, Berlin — Verein Deutscher Jute-Industrieller, Braunschweig — Verein süddeutscher Baumwoll-Industrieller, Augsburg — Verein der am Kaffeehandel beteiligten Firmen zu Hamburg — Vereinigung sächsischer Spinnereibesitzer, Chemnitz — Verkaufssyndikat der Kaliwerke, Leopoldshall-Staßfurt — Verkaufsverband Norddeutscher Molkerien, Berlin — Verkaufsvereinigung des Oberschlesischen Roheisen-Syndikats, Beuthen O.S. — Vogtländisch-Erzgebirgischer Industrie-Verein, Plauen i. V. — Westfälische Drahtindustrie, Hamm, Westfalen.

Industrielle Untersuchungen und Handelsfirmen.

Accumulatoren-Fabrik, Aktiengesellschaft, Berlin — Aktiengesellschaft der Dillinger Hüttenwerke, Dillingen-Saar — Aktiengesellschaft H. F. Eckert, Berlin-Friedrichsberg — Aktiengesellschaft für Eisenindustrie und Brückenbau vormals Johann Caspar Harkort, Duisburg — Aktiengesellschaft für Feinmechanik vorm. Jetter & Scheerer, Tuttingen — Aktiengesellschaft für Feld- und Kleinbahnbedarf vorm. Orenstein & Koppel, Berlin — Aktiengesellschaft für Seilindustrie, Mannheim-Neckarau — Gebr. Albert, Greiz — Alfa-Laval-Separator, G. m. b. H., Berlin — Althaus, Pietsch & Cie., Attendorf — Amme, Giesecke & Konegen, Braunschweig — Asbest- und Gummiwerke, Alfred Calmon, Aktiengesellschaft, Hamburg — R. Avenarius & Co., Stuttgart — Balczun & Co., Berlin — Barmbecker Brauerei, Aktiengesellschaft, Hamburg — Barmer Teppichfabrik, Vorwerk & Co., Barmen — Bauartikelfabrik, A. Siebel, Düsseldorf-Rath. — C. Bauer, Halle, Saale — Heinrich Becker, Bremen — P. Beiersdorf & Co., Hamburg — Curt Berger & Co., Leipzig — Berliner Bleiche, Färberei und Druckerei Oberspreewald, Nieder-Schöneweide — Bertuch & Co., Köln, Rhein — Heinrich Bierling, G. m. b. H., Dresden — Bissolt & Locke, Meißner Nähmaschinenfabrik, Meißner — Birresborner Mineralbrunnen, H. Lohr & Eybert, Düsseldorf — W. Bischoff & Co., Augsburg — Louis Blumer, Zwickau — Böcking & Dietzsch, Malstatt-Burbach — Bodecker & Meyer, Hamburg — Gebr. Bolzani, Berlin — Gebr. Born, G. m. b. H., Erfurt — A. Borsig, Berlin — Brauhaus Würzburg, Würzburg — Johann Braun, Pfeddersheim — Wilhelm Brauns, Quedlinburg — Bretschneider & Hasche, Hamburg — H. Brünninghaus Söhne, Aktiengesellschaft, Barmen-Rittershausen — Busch, Barnwitz & Co., Wolfenbüttel — F. & M. Camphausen, Berlin — Eugé Cellier, Hamburg — Cellulose-Fabrik Feldmühle, Breslau — Cellulose-Fabrik Wartha, Ewald Schoeller & Cie., Wartha — Chemische Fabrik, Aktiengesellschaft, vorm. Moritz Milch & Co., Posen — Chemische Fabrik Cotta & Heuer, Dresden — Chemische Fabrik Griesheim-Elektron, Frankfurt, Main — Chemische Fabrik von Heyden, Aktiengesellschaft, Radebeul — Chemisches Laboratorium für Handel und Industrie, Berlin — Chemnitz Aktienspinnerei, Chemnitz — Christoph & Umack, Aktiengesellschaft, Niesky, Ober-Lausitz — Claes & Fientje, Mühlhausen, Thüringen — E. J. Clauß Nachf., Plauen b. Chemnitz — Franz Clouth, Rheinische Gummiwarenfabrik G. m. b. H., Köln-Nippes — Compagnie Laferme, Dresden — Conradi & Friedemann, Limbach, Sachsen — A. Crajen, Leipzig — David Söhne, Aktiengesellschaft, Halle, Saale — Conrad Deines jun., Aktiengesellschaft, Hanau, Main — Gerrit van Delden & Co., Gronau, Westfalen — Delmenhorster Linoleumfabrik, Delmenhorst — Dessauer Waggonfabrik, Aktiengesellschaft, Dessau — Deurer & Kaufmann, Hamburg — Ludwig Deuß & Co., Hamburg — Deutsch-Französische Cognac-Brennerei und Weinsprit-Raffinerie vorm. Gebr. Macholl, Aktiengesellschaft, München — Deutsch-Osterreichische Mannesmann Röhrenwerke, Düsseldorf — Deutsche Spitzfabrik, Aktiengesellschaft, Leipzig-Lindenau — Friedrich Dick, Werkzeug- und Feilenfabrik, Eslingen a. N. — Dingeldey & Werres, Berlin — Dittmar's Mobelfabrik, Berlin — Doerr & Reinhard, Worms — Dolfs & Helle, Braunschweig — J. D. Dominicus & Söhne, Hamburg — J. D. Dominicus & Söhne, Remscheid — Dortmunder Union-Brauerei, Aktiengesellschaft, Dortmund — Duisburger Kupferhütte, Duisburg — Duisburger Ölfabrik, Böninger & Streithof, Duisburg — Eckardt & Co., Ges. m. b. H., Herdecke — J. L. C. Eckelt, Berlin — Edler & Kriche, Hannover — Eichborn & Co., Breslau — Max Einstein, Hamburg — Eisenbahnbau-Gesellschaft Becker & Co., G. m. b. H., Berlin — Elkan & Co., Hamburg — Elliesen & Michaelis, Hamburg — Otto Erler, Leipzig — Gebr. Fahr, Aktiengesellschaft, Pirmasens — Fahrzeugfabrik Eisenach, Eisenach — Wilhelm Feische, Leipzig-Gohlis — Carl Feuerlein, Feuerbach-Stuttgart — C. H. Fischer Nachf., Mittweida — François Fonrobert, Finsterwalde — L. Friedrichsen & Co., Hamburg — P. W. Gaecke, Hamburg — Martin Gans Nachf., Hamburg — Gasmotorenfabrik Deutz, Köln-Deutz — C. E. Gärtner Glasfabriken, Altona-Ottensen — Gelsenkirchener Bergwerks-Aktiengesellschaft, Gelsenkirchen — Goetze & Popert, Hamburg — D. Götte & Zimmermann, G. m. b. H., Halle, Saale — Gouvy & Cie, Comm.-Ges. a. Act., Oberhomburg Lothringen — Graeve & Kaiser, Plettenberg — Grell & Co., Haynau, Schlesien — G. F. Grohé-Henrich & Co., Saarbrücken — Julius Grube, Moorfleth — Johann Philipp Gruber, Stralburg, Elsaß — Gummiwarenfabrik Voigt & Winde, Aktiengesellschaft, Berlin — Hermann Gumpel, Berlin — Paul Günther, Hamburg — Fr. Haake, Berlin — W. E. Haas & Sohn, Sinn — Habermehl & Dietrich, Pforzheim — Haenig & Co., Mannheim — Carl Hagenbucher & Sohn, Heilbronn, Neckar — Jhs. Haller, Schweningen, Neckar — Hallische Maschinenfabrik und Eisengießerei, Halle, Saale — Hamburg-Afrika-Gesellschaft m. b. H., Hamburg — Hamburg-Amerika-Linie, Hamburg — Hamburg-Amerikanische Paketfahrt, Hamburg — Hamburg-Amerikanische Uhrenfabrik, Schramberg, Württemberg — C. Heckmann, Kupfer- und Messingwerke, Duisburg-Hochfeld — Haniel & Lueg, Düsseldorf-Grafenberg — Hansing & Co., Hamburg — Hartmann & Braun, Aktiengesellschaft, Frankfurt, Main — Hedderheimer Kupferwerk vorm. F. A. Hesse Söhne, Frankfurt, Main — Hermann & Meyding, Stuttgart — Herz & Schaberg, Berlin — Rudolph Hertzog, Berlin — von der Heydt & Co., Berlin — H. Hildebrand & Söhne, G. m. b. H., Weinheim, Baden — Theodor Hildebrand & Sohn, Berlin — R. & P. Höckner, Plauen, Vogtland — Hohenzollern Aktiengesellschaft für Lokomotivbau, Düsseldorf — Holtz & Cie., Süchteln — Friedr. & Wilh. Hüllstrung, Düsseldorf — Jacob Hütwohl, Steeg bei Bacharach — G. & J. Jaeger, G. m. b. H., Elberfeld — Internationale Galalith Gesellschaft Hoff & Co., Harburg, Elbe — G. Johst, Hamburg — Gebr. Jung, Rüdelsheim, Rhein — Kaiser's Kaffeegeschäft, Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Viersen — Kakao-Kompagnie Theodor Reichardt, Wandsbek — A. W. Kaniss, Wurzen, Sachsen — B. Kasprovicz, Gnesen — E. C. Kaufmann & Co., Hamburg — Kautschukwerke Dr. Heintz Traun & Söhne, vorm. Harburger Gummi Kamm Co., Hamburg — A. Kiener & Cie., Colmar, Elsaß — J. Klenzle, Schweningen, Wrttbg. — C. Klement Wagenfabrik, Berlin — Franz Klinger, Neubabelsberg — Knauth & Weidinger, G. m. b. H., Dresden-N. — Max Koch, Braunschweig — Kolb & Böninger, Frankfurt, Main — Kölnische Gummiwarenfabrik, vorm. Ferd. Kohlstadt & Co., Köln-Deutz — Koenig & Bauer, Maschinenfabrik Kloster Oberzell, G. m. b. H., Würzburg — Gebr. Körting, Körtingsdorf b. Linden, Hannover — Arthur Koppel, Aktiengesellschaft, Berlin — Kortenbach & Rauch, Weyer, Rheinland — C. A. Krüger, Spremberg, Nieder-Lausitz — Friedrich Krupp, Aktiengesellschaft, Essen, Ruhr — Friedrich Krupp, Aktiengesellschaft Grusonwerk, Magdeburg-Buckau — Kühlwein & Co., Trier, Mosel — Paul Kühn, Leipzig — C. Th. Lampe, Braunschweig — Lampson & Opdenhoff, Berlin — Lederfabrik Hirschberg, vorm. Heinrich Knoch & Co., Hirschberg, Saale — Leipziger Werkzeug-Maschinenfabrik vorm. W. von Pittler, Aktiengesellschaft, Wahren-Leipzig — Gebrüder Levi Import, Stuttgart — W. Leyendecker & Cie., Köln-Ehrenfeld — Carl Lieber, Bremen — Lothringer Brauerei, Aktiengesellschaft, Devant les Ponts — Lübecker Conserven-Fabrik vorm. D. H. Carstens, Aktiengesellschaft, Lübeck — Lüneburger Wachstabelle J. Börstling, Lüneburg — A. & L. Lubcke, Hamburg — Maco-Spinnerei Cichorius & Co., Kratzau, Böhmen — Maggi, Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Berlin — Magnus & Friedmann, Hamburg — Märkisch-Westfälischer Bergwerksverein, Lethmathe — Marggraf & Engel, Wolfswinkel b. Eberswalde — Maschinenbau-Akt.-Ges. Golzern-Grimma, Grimma — Maschinenfabrik Deutschland, Dortmund — Maschinenbauanstalt Humboldt, Kalk — Maschinenbauanstalt Kirchner & Co., Leipzig — Maschinenfabrik M. Ehrhardt, Aktiengesellschaft, Wolfenbüttel — Matke & Sydow, Görlitz — Ph. Mayfarth & Co., Frankfurt, Main — Mechanische Treibriemenweberei und Seilfabrik Gustav Kuntz, Preuen — Mechanische Weberei Diedolshausen Bach & Eloch, Mühlhausen, Elsaß — Mechanische Weberei zu Linden, Hannover-Linden — Arno & Moritz Meister, Aktiengesellschaft, Erdmannsdorf — Merrem & Knötgen, Maschinenfabrik, G. m. b. H., Wittlich — Mey & Edlich, Leipzig-Plagwitz — F. H. Meyer, Hannover-Hainholz — Meyer-Kauffmann, G. m. b. H., Breslau — Mineralwerke Albrecht & Co., G. m. b. H., Hamburg — E. S. Mittler & Sohn, Berlin — Elias Moos, Stuttgart — Fritz Müller, Pressenfabrik, Esslingen, Neckar — Otto Mueller & Co., Görlitz — H. Mundios & Co., Magdeburg-N. — Mündener Gummiwarenfabrik Gebr. Kunth, G. m. b. H., Hann.-Münden — Münden-Hildesheimer Gummiwarenfabriken Gebr. Wetzell, Aktiengesellschaft, Hildesheim — Wolf Netter & Jacobi, Eisenkonstruktionen und Wellblechbauten, Berlin — Neue Baumwollenspinnerei, Bayreuth — New-York-Hamburger Gummiwaren-Kompagnie, Hamburg — A. Niedlich & Co., Breslau — Noblée & Thörl Nachf., Ges. m. b. H., Harburg, Elbe — Gebr. Noggerath, Hannover — Norddeutsche Gummi-

und Guttaperchawaren-Fabrik vorm. Fonrobert & Reimann Aktiengesellschaft, Berlin — Oberrheinische Versicherungs-
 gesellschaft, Mannheim — Orientalische Tabak- und Cigarettenfabrik Yenidze, Inh.: Hugo Zietz, Dresden — Wm. O'Swald &
 Co., Hamburg — Georg Ott, Ulm, Donau — L. Pagenstecher, Hamburg — Wilh. Pahl, Dortmund — Pahl'sche Gummi- und
 Asbest-Gesellschaft, Düsseldorf-Rath. — Pankow & Co., Hamburg — Carl Dan. Peddinghaus, G. m. b. H., Altenvoerde,
 Westfalen — D. Peters & Co., G. m. b. H., Neviges — Wm. Philippi & Co., Hamburg — N. Pichler & Co., Straßburg, Elsaß —
 Plauenener Spitzenfabrik, H. Herz & Co., Plauen, Voigtland — Porzellanfabrik Weiden, Gebr. Bauscher, G. m. b. H., Weiden —
 Rasselsteiner Eisenwerks Ges. m. b. H., Neuwied — R. Reiß, Liebenwerda — Rheinische Transportgesellschaft, Wm. Egan &
 Co., Frankfurt, Main — Rheinisch-Westfälische Disconto-Gesellschaft, Aktiengesellschaft, Aachen — Rheinisch-Westfälisches
 Kohlen-Syndikat, Essen-Ruhr — Richter & Nolle, Berlin — Hermann Riemann, Chemnitz-Gablenz — Riensch & Held,
 Hamburg — Gebr. Röchling, Duisburg — Mathias Robde & Co., Hamburg — Kurt E. Rosenthal, Berlin — Rost & Co.,
 Hamburg — M. W. Rothe Suct, Hamburg — Ruberoid-Gesellschaft m. b. H., Hamburg — Rütgerswerke, Aktiengesellschaft,
 Charlottenburg — Ruß, Suchard & Cie., Loerrach, Baden — Ruete & Schütte, Hamburg — Sarotti, Chocoladen- und
 Cacao-Industrie, Aktiengesellschaft, Berlin — Sautter & Meßner, Aschaffenburg — Gustav Schaar, Hamburg — Schäffer &
 Budenberg, G. m. b. H., Magdeburg-Buckau — J. G. Schaller & Söhne, Schmölln, Sachsen-Altenburg — R. Schering, Berlin —
 F. Schichau, Elbing — Schiffbaustahl-Kontor, G. m. b. H., Essen-Ruhr — Schiffswerfte und Maschinenfabrik, vorm.
 Janssen & Schmilinsky, Aktiengesellschaft, Hamburg — Schilling & Körner, Dresden-A. — Ernst Schliemanns Oiwerke,
 G. m. b. H., Hamburg — H. Schlinck & Cie., Mannheim — Carl Schmitt & Cie., Pforzheim — Hugo Schneider, Aktien-
 gesellschaft, Paunsdorf-Leipzig — Felix Schoeller & Bausch, Neu-Kaliß, Mecklenburg — Schöttle & Dortal, Straßburg, Elsaß
 — Schüchtermann & Kremer, Dortmund — Gebr. Schweitzer, Stuttgart — Gebr. Seetzen, Hamburg — Siegel & Haase,
 Grünhainichen — Siemens-Schuckertwerke, Ges. m. b. H., Berlin — Siemens & Halske, Aktiengesellschaft, Berlin — Carl
 Siems & Co., Plaua b. Flöha, Sachsen — Sociedad Vinicola, S. & L. Durlacher, Hamburg — Spinnerlei Wertach, Augsburg
 — Sürther Maschinenfabrik, vorm. H. Hammerschmidt, Sürth, Rhein — Paul Süß, Aktiengesellschaft für Luxuspapier-
 fabrikation, Mügeln, Bez. Dresden — Stahlwerksverband, Aktiengesellschaft, Düsseldorf — Gebrüder Stollwerck, Köln —
 Hehr. Ad. Teegler, Hamburg — Tiefbau- und Kälteindustrie, Aktiengesellschaft, vorm. Gebhardt & Koenig, Nordhausen —
 Tiefbohr-Maschinen- und Werkzeug-Fabrik Nürnberg, Hehr. Mayer & Co., Nürnberg-Doos — F. Thöri's, vereinigte
 Harburger Oelfabriken Aktiengesellschaft, Harburg, Elbe — Thüringische Nadel- und Stahlwarenfabrik Wolff, Knippenberg &
 Co., Aktiengesellschaft, Ichershausen — Tränkner & Würker Nachf., Aktiengesellschaft, Leipzig-Lindenau — Traun,
 Stürken & Co., Hamburg — Türk & Pabst, Frankfurt, Main. — Gebr. Uebel, Plauen, Voigtland — Unionsbrauerei, Schlein &
 Co., Aktiengesellschaft, München — Vereinigte Berlin-Frankfurter Gummiwarenfabriken, Berlin — Vereinigte Chininfabriken,
 Zimmer & Co., G. m. b. H., Frankfurt, Main — Vereinigte Gummiwarenfabriken Harburg-Wien, Harburg, Elbe —
 Vereinigte Hanfschlauch- und Gummiwarenfabriken zu Gotha, Aktiengesellschaft, Gotha — Vereinigte Köln-Rottweiler
 Pulverfabriken, Berlin — Vereinigte Maschinenfabrik Augsburg und Maschinenbaugesellschaft Nürnberg, Aktiengesellschaft,
 Nürnberg — Vereinigte Pfeifenfabriken vorm. Gebh. Ott und Ziener & Ellenberger, Aktiengesellschaft, Nürnberg — Vereinigte
 Schmirgel- und Maschinenfabriken, Aktiengesellschaft, Hannover-Hainholz — Viator & Freese, Bremen — Viator & Lohmann,
 Bremen — Friedr. M. Viator Söhne, Bremen — Voigtländische Maschinenfabrik, Plauen, Voigtland — Paul Wachsmuth, Lübeck
 — Wallbrecht & Co., Hamburg — M. M. Warburg & Co., Hamburg — Warnhoitz & Gölber, Hamburg — Weber & Guhl, Hamburg
 — F. W. Weiß, Reichenbach, Schlesien — J. P. Weipert & Söhne, Heilbronn, Neckar — de Wendel & Cie., Kl. Rossel, Lothringen
 — A. Werner & Söhne, Berlin — Theodor Wilckens, Hamburg — Eduard Wille, Cronenberg, Rheinland — Winschermann &
 Cie., Mülheim, Ruhr — E. H. Worlée & Co., Hamburg — C. Woermann, Hamburg — Würfel & Neuhaus, Bochum —
 J. W. Zanders, Papierfabrik, Berg. Gladbach. — Zeller, Villingen & Co., Anvers — Zeller, Villingen y Cia, Santa Cruz de
 la Sierra — Zetelfabrik Rob. Reichelt, Berlin — Samuel Zielenziger, Berlin — F. Zimmermann & Sohn, Charlottenburg.

Agupflanzungsgesellschaft, Berlin — Asahan-Syndicat, G. m. b. H., Berlin — Ausenkjer Land- und Minen-Gesellschaft m. b. H.,
 Berlin — Baumwoll-Pflanzungs-Gesellschaft „Kilwa“ m. b. H., Kiebitzhörn b. Benz — Bimbia-Pflanzung, Kriegsschiffhafen bei
 Victoria — Borneo-Kautschuk-Compagnie, Berlin — Botanischer Garten, Aschaffenburg-Darmstadt — Botanisches Museum,
 Hamburg — Bremer Kolonial-Handelsgesellschaft vorm. F. Oloff & Co., Aktiengesellschaft, Bremen — Bremer Westafrika-
 Gesellschaft, Bremen — Central-Afrikanische Bergwerks-Gesellschaft m. b. H., Berlin — Central-Afrikanische Seen-
 gesellschaft m. b. H., Berlin — Chocóli-Plantagen-Gesellschaft, Hamburg-Guatemala — Debundscha-Pflanzung, Berlin-
 Kamerun — Deutsch-Amerikanische Kautschuk-Plantage, Tanga — Deutsche Kolonial-Eisenbahn-Bau- und Betriebs-
 gesellschaft, Berlin — Kolonialgesellschaft Aachen — Kolonialgesellschaft Arnstadt — Kolonialgesellschaft Aschaffenburg
 — Kolonialgesellschaft Augsburg — Kolonialgesellschaft Baden-Baden — Kolonialgesellschaft Bautzen — Kolonial-
 gesellschaft Bensheim — Kolonialgesellschaft Berlin — Kolonialgesellschaft Berlin-Charlottenburg — Kolonialgesell-
 schaft Bielefeld — Kolonialgesellschaft Bismarck-Archipel — Kolonialgesellschaft Bonn — Kolonialgesellschaft Braunschweig
 — Kolonialgesellschaft Bremen — Kolonialgesellschaft Breslau — Kolonialgesellschaft Bromberg — Kolonialgesellschaft
 Buntzlau — Kolonialgesellschaft Cannstatt — Kolonialgesellschaft Cassel — Kolonialgesellschaft Chemnitz — Kolonialgesell-
 schaft Coblenz — Kolonialgesellschaft Cottbus — Kolonialgesellschaft Danzig — Kolonialgesellschaft Dessau — Kolonial-
 gesellschaft Dieuze — Kolonialgesellschaft Dortmund — Kolonialgesellschaft Dresden — Kolonialgesellschaft Duisburg —
 Kolonialgesellschaft Düsseldorf — Kolonialgesellschaft Eisenach — Kolonialgesellschaft Eiberfeld — Kolonialgesellschaft
 Emden — Kolonialgesellschaft Ems — Kolonialgesellschaft Frankenstein i. Schl. — Kolonialgesellschaft Frankfurt a. M.
 — Kolonialgesellschaft Frankfurt a. O. — Kolonialgesellschaft Freiburg i. B. — Kolonialgesellschaft Friedrich Wilhelms-
 hafen (Neu-Guinea) — Kolonialgesellschaft Fulda — Kolonialgesellschaft Gera — Kolonialgesellschaft Gnesen — Kolonial-
 gesellschaft Gorlitz — Kolonialgesellschaft Goslar — Kolonialgesellschaft Gotha — Kolonialgesellschaft Hagenau i. Eis. —
 Kolonialgesellschaft Halberstadt — Kolonialgesellschaft Halle a. S. — Kolonialgesellschaft Hamburg — Kolonialgesellschaft
 Hameln — Kolonialgesellschaft Hannover — Kolonialgesellschaft Harburg a. Elbe — Kolonialgesellschaft Heidenheim —
 Kolonialgesellschaft Herne — Kolonialgesellschaft Kaiserslautern — Kolonialgesellschaft Kaiser Wilhelmsland, Friedrich
 Wilhelmshafen — Kolonialgesellschaft Karlingen — Kolonialgesellschaft Karlsruhe — Kolonialgesellschaft Kolberg —
 Kolonialgesellschaft Köln — Kolonialgesellschaft Köstlin — Kolonialgesellschaft Krefeld — Kolonialgesellschaft Langenfeld
 — Kolonialgesellschaft Lauban — Kolonialgesellschaft Leipzig — Kolonialgesellschaft Lindau i. B. — Kolonialgesellschaft
 Lippstadt — Kolonialgesellschaft London — Kolonialgesellschaft Ludwigsburg i. Württ. — Kolonialgesellschaft Lübeck
 — Kolonialgesellschaft Lüneburg — Kolonialgesellschaft Lyck — Kolonialgesellschaft Magdeburg — Kolonialgesellschaft Mann-
 heim — Kolonialgesellschaft Marburg — Kolonialgesellschaft Meiningen — Kolonialgesellschaft Merseburg — Kolonial-
 gesellschaft Metz — Kolonialgesellschaft Minden i. W. — Kolonialgesellschaft München — Kolonialgesellschaft Münster i. W.
 — Kolonialgesellschaft Nienburg a. W. — Kolonialgesellschaft Nürnberg — Kolonialgesellschaft Oppenheim — Kolonial-
 gesellschaft Pangani — Kolonialgesellschaft Perleberg — Kolonialgesellschaft Pirmasens — Kolonialgesellschaft Pirna
 — Kolonialgesellschaft Plauen i. V. — Kolonialgesellschaft Ponape (Ost-Karolinen) — Kolonialgesellschaft Posen — Kolonial-
 gesellschaft Potsdam — Kolonialgesellschaft Regensburg — Kolonialgesellschaft Rheydt — Kolonialgesellschaft Rostock
 i. Meckl. — Kolonialgesellschaft Saalfeld — Kolonialgesellschaft St. Avoild — Kolonialgesellschaft Schlawa — Kolonial-
 gesellschaft Schwerin — Kolonialgesellschaft Sigmaringen — Kolonialgesellschaft Spandau — Kolonialgesellschaft Speyer
 — Kolonialgesellschaft Stettin — Kolonialgesellschaft Straßburg — Kolonialgesellschaft Stuttgart — Kolonialgesellschaft
 Tanga (Deutsch-Ostafrika) — Kolonialgesellschaft Thorn — Kolonialgesellschaft Tilsit — Kolonialgesellschaft Tsingtau
 (China) — Kolonialgesellschaft Ulm — Kolonialgesellschaft Weilheim — Kolonialgesellschaft Weimar — Kolonialgesellschaft
 Weidenburg a. S. — Kolonialgesellschaft Weiffenels a. S. — Kolonialgesellschaft Werdau-Leubnitz, Werdau i. Sa. —
 Kolonialgesellschaft Wernigerode — Kolonialgesellschaft Wiesbaden — Kolonialgesellschaft Windhuk — Kolonialgesellschaft
 Witten — Kolonialgesellschaft Wittstock a. Dosse — Kolonialgesellschaft Wolfenbüttel — Kolonialgesellschaft Worms —
 Kolonialgesellschaft Zwickau — Deutsche Agavengesellschaft, Berlin-Ostafrika — Deutsche Kolonialgesellschaft für Südwest-
 afrika, Berlin-Südwestafrika — Deutsche Kolonialschule Witzenhausen — Deutsche Handels- und Plantagen-Gesellschaft der

Koloniale
 Erwerbs-Unter-
 nehmungen.
 Koloniale
 Gesellschaften
 und Institute.
 Kolonien
 in den Kolonien.

Südeelstein, Hamburg-Samoa — Deutsch-Levantinische Baumwollgesellschaft, Dresden — Deutsch-Ostafrikanische Gesellschaft, Berlin-Ostafrika — Deutsch-Ostafrikanische Plantagen-Gesellschaft, Berlin-Ostafrika — Deutsch-Westafrikanische Handelsgesellschaft, Hamburg-Togo-Kamerun — Deutsche Samoa-Gesellschaft, Berlin-Samoa — Deutsche Togogesellschaft, Berlin-Togo — Eisenbahngesellschaft Becker & Co., Berlin — Ekona-Pflanzung, G. m. b. H., Berlin-Kamerun — Gesellschaft Nordwest-Kamerun, Berlin-Kamerun — Gesellschaft Süd-Kamerun, Hamburg-Kamerun — Große Venezuela-Eisenbahngesellschaft, Berlin-Venezuela — Hamburg-Afrika-Gesellschaft m. b. H., Hamburg — Hanseatische Kolonisationsgesellschaft, Hamburg-Brasilien — Friedrich-Hoffmann-Pflanzung, Berlin-Ostafrika — Jaluitgesellschaft, Hamburg-Südsee — Idenau-Pflanzung „Sonje“-Bibundi — Kaffeeplantage „Sakarra“, A.-G., Berlin-Ostafrika — Kamerun-Kautschuk-Compagnie, Berlin — Kaoko-Land- und Minen-Gesellschaft, Berlin — Kautschuk-Kultur-Syndikat G. m. b. H., Berlin — Kilimanjaro-Pflanzungsgesellschaft, Berlin — Koke-Pflanzung, G. m. b. H., Berlin-Kamerun — Kommune Bagamoyo, Deutsch-Ostafrika — Kommune Daressalam, Deutsch-Ostafrika — Kommune Kilwa, Deutsch-Ostafrika — Kommune Lindi, Deutsch-Ostafrika — Kommune Mohorro, Deutsch-Ostafrika — Kommune Morogoro, Deutsch-Ostafrika — Kommune Neu-Langenburg, Deutsch-Ostafrika — Kommune Pangani, Deutsch-Ostafrika — Kommune Ssongea, Deutsch-Ostafrika — Kommune Tanga, Deutsch-Ostafrika — Lindi Handels- und Pflanzungsgesellschaft m. b. H., Berlin — Lisoka-Pflanzung, G. m. b. H., Berlin-Kamerun — Lüderitzbucht-Gesellschaft L. Scholz & Co., G. m. b. H., Berlin — Mertens & Co., G. m. b. H., Berlin — Moline-Pflanzungsgesellschaft, Hamburg-Kamerun — Meanja-Pflanzung, G. m. b. H., Berlin-Kamerun — Molyko-Pflanzung, G. m. b. H., Berlin-Kamerun — Museum für Völkerkunde, Leipzig — Nachtigalgesellschaft für vaterländische Afrikaforschung, Berlin — Neu Guinea Compagnie, Berlin-Neu-Guinea — Ostafrikanische Eisenbahngesellschaft, Berlin — Ostafrikanische Gesellschaft „Südküste“, Berlin — Otavi Minen- und Eisenbahngesellschaft, Berlin — Pflanzungsgesellschaft Kpeme in Togo, Berlin-Togo — Pflanzungsgesellschaft Süd-Kamerun, G. m. b. H., Berlin — Prinz Albrecht-Plantagen, Berlin-Ostafrika — Rheinische Handel-Plantagen-Gesellschaft, Köln-Ostafrika — Safata-Samoa-Gesellschaft, Berlin-Samoa — Samoa-Kautschuk-Compagnie, Berlin-Samoa — Schantung-Eisenbahngesellschaft, Berlin — Sigi-Pflanzungsgesellschaft, Essen-Ostafrika — Sisal-Agaven-Gesellschaft Düsseldorf — South West Africa Company Ltd., Berlin-Südwestafrika — Südwest-Afrikanische Schäferei-Gesellschaft, Berlin — The South African Territories Ltd., Berlin — Verein für Erdkunde zu Leipzig (Grassi-Museum), Leipzig — Westafrikanische Pflanzungsgesellschaft „Bibundi“, Hamburg-Kamerun — Westafrikanische Pflanzungsgesellschaft „Viktoria“, Berlin-Kamerun — Westdeutsche Handels- und Plantagen-Gesellschaft, Düsseldorf-Ostafrika.

Missionen.

Evangelischer Hauptverein für deutsche Ansiedler und Auswanderer, Witzhenhausen — Evangelische Missionsgesellschaft, Basel (Schweiz) — Evangelische Missionsgesellschaft für Deutsch-Ostafrika, Bethel b. Bielefeld — Evangelisch-Lutherische Mission, Leipzig — Gesellschaft zur Förderung der evang. Mission unter den Heiden, Berlin — Genossenschaft der Missionare vom hl. Herzen Jesu, Hiltrup — Missionsanstalt der Brüder-Unität, Herrnhut — Missionsgesellschaft der deutschen Baptisten, Steglitz — Missions-Handlungsgesellschaft, St. Ludwig i. E.-Kamerun — Norddeutsche Missionsgesellschaft, Bremen — Rheinische Mission, Barmen.

Wirtschafts-Atlas der deutschen Kolonien.

Begleitworte. Wie die im Jahre 1899 veröffentlichte graphische Darstellung „Die volkswirtschaftlich-wichtigen und die aus den deutschen Kolonien stammenden Rohstoffe und Produkte“, so wollen auch die vorliegenden Blätter des „Wirtschafts-Atlas der deutschen Kolonien“ lediglich unsere kolonial-wirtschaftliche Literatur ergänzen, indem sie den derzeitigen wirtschaftlichen Stand unserer Kolonien zum Ausdruck bringen; bei der fortwährenden Entwicklung der Kolonien können sie selbstverständlich weder auf Vollständigkeit noch auf Gültigkeit für Jahre hinaus Anspruch machen.

Zur kolonial-wirtschaftlichen Literatur liefert das Kolonial-Wirtschaftliche Komitee Beiträge:

- die Zeitschrift „Der Tropenpflanzer“ mit wissenschaftlichen und praktischen Abhandlungen für die tropische und subtropische Landwirtschaft berichtet über Gewinnung und Export der Urprodukte, Volkskulturen der Eingeborenen und Plantagenbau, Viehzucht, Züchtung, Minenbau und Verkehrs- und Transportwesen. Die Ergebnisse und Aussichten der kolonialen Landwirtschaft sind in jeder Neujaresnummer übersichtlich zusammengestellt;
- Werke über wissenschaftlich-wirtschaftliche Studienreisen nach fremden Ländern und über wirtschaftliche Vorarbeiten in den deutschen Kolonien;
- das „Kolonial-Handels-Adreßbuch“ enthält Statistiken und Angaben über Einfuhr und Ausfuhr der Kolonien, über die Erwerbsgesellschaften, Firmen, Farmer und ihre Kapitalanlagen, über die Kolonial-Behörden, Institute und Missionen, über die Dampferverbindungen, Eisenbahnen mit Tarifen und Fahrplänen, über Postverwaltung, Postlöcher und Zölle;
- die „Verhandlungen des Kolonial-Wirtschaftlichen Komitees“ berichten fortlaufend über die Vorbereitung des Eisenbahnbaues, Kolonial-Maschinenbau, Züchtung, Schaffung von volkswirtschaftlich-wichtigen Rohstoffen und Produkten und insbesondere über die Unternehmungen des Komitees, deren Ergebnisse in jährlichen Berichten erscheinen.

Unter Benützung des neuesten geographischen Materials sind die vorliegenden Karten nach Angaben von Kennern der Kolonien und ihrer Verkehrsverhältnisse zusammengestellt. Besonderer Dank gebührt den Herren: Oberarzt Berke — Regierungsrat Dr. Busse — der Deutschen Kolonial-Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft — Hauptmann v. Doering — Hauptmann Dominik — Hauptmann Engelhardt — Fuchs — Königl. Rat Gaedert — Bezirksamtman Dr. Gruner — Dr. Hartmann — Dr. Hindorf — Stabsarzt Hoefmann — Direktor Gupfeld — Stationsleiter Kerber — Bezirksamtman Dr. Kerfing — Wirklicher Admiralitätsrat Prof. Dr. Koebner — Dr. Lauterbach — Unterstaatssekretär Erzelenz von Lindquist — Oberichter Dr. Meyer — Leiter des Kolonial-Kartographischen Instituts Moisel — Feudert — Prof. Dr. Freuß — Oberleutnant Kausch — Ansetzungs-Kommissar Dr. Kohrbach — der Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft — Leutnant Schipper — Dr. Schlechter — Bezirksamtman Schmidt — Leutnant Schmit — Regierungsrat Senft — Leiter des Kolonial-Kartographischen Instituts Sprigade — Geh. Regierungsrat Stuhmann — Prof. Dr. Uhlig, Verfasser der Wirtschaftskarte von Deutsch-Ostafrika 1903 — Prof. Dr. Warburg — Wilkens — Geh. Reg. Rat Prof. Dr. Wohlmann — Hauptmann Zimmermann — Statistiken: Eisenhauer.

Inhalt:

Nr. 1. Übersicht über die Unternehmungen des Kolonial-Wirtschaftlichen Komitees 1896/1906.

Nr. 2. Eisenbahn- und Verkehrskarte von Afrika.

	Sahnlinie	Länge, davon noch zu bauen () km	Sparweite m
Deutsche Kolonien:			
1a Togo	Kome—Aneho	40	1,00
b	Kome—Palime	125	1,00
2a Kamerun	Duala—Manenguba-Berge	160 (140)	1,00
b	Victoria—Soyyo	45	0,60
3a Südwestafrika	Swakopmund—Windhof	582	0,60
b	Swakopmund—Tjumb	570	0,60
c	Etderichsbucht—Keremanshoop	562 (190)	1,07
d	Otawi—Grooifontein	(92)	0,60
4a Ostafrika	Tanga—Kifo	154 (25)	1,00
b	Daresalam—Morogoro	225	1,00
franz. Kolonien:			
Senegal	Dakar—Saint Louis	264	1,00
Thiès—Kayes		682 (495)	1,00
Ht. Senegal & Niger	Kayes—Koulikoro	557	1,00
franz. Guinea	Konakry—Kouroussa	681,5 (360)	1,00
Eisenbahnküste	Bingerdille—Kouadiokoff	265 (105)	1,00
Dahomey	Cotonou—Parakou	440 (181)	1,06
	Pahou—Quidah	15	—
franz. Somaliküste	Djibouti—Direh—Daua	510	1,00
Madagaskar	Brickaville—Tananarive	291 (95)	1,00
Reunion	Saint Denis—Saint Pierre	126,2	1,00
Neu-Caledonien	Noumea—Bourail	152 (98)	1,00
Engl. Kolonien:			
Britisch Central-Afrika Protektorat:	Shire Highlands: (Nyasaland) Chiromo—fort Johnson	524 (155)	1,06

	Sahnlinie	Länge, davon noch zu bauen () km	Sparweite m
Engl. Kolonien:			
Neuseeland	Rhodesia Eisenbahn: Vryburg—Bulawayo	946	1,06
	Bulawayo—Broken Hill u. Bulawayo—Salisbury	1702 (563)	1,06
	Malhonaland Eisenbahn: Umtali—Salisbury	275	1,06
	Umtali—Salisbury	155	0,60
Britisch Ostafrika	Uganda Eisenbahn: Mombassa—Port St. Florence	959 1/2	1,00
Kap der Guten Hoffnung	Gouvernements Eisenbahnen:	4608	1,06
		190	0,60
	Private Linien: Cape Copper: Porto Nolloth—Oskiep u. Oskiep—Nababiep	173	0,75
	Kowie	69	1,06
	New Cape Central: Worcester—Mosfell Bay	556	1,06
Natal	Gouvernements Eisenbahnen:	1517	1,06
	Private Linien: Natal—Sululand	80 1/2	1,06
	Stanger—Keersney	15	0,60
Transvaal	Central Süd Afrikanische Eisenbahnen:	2827	1,06
	Nord Transvaal:	510	1,06
Sierra Leone	Gouvernements Eisenbahnen: Freetown—Batima	555 1/2	0,75
	Freetown—Wilberforce	9 1/2	0,75

	Bahnlinie	Länge, davon noch zu bauen () km	Spurweite m
Goldküste	Gouvernements-Eisenbahnen:		
	Sefondi—Kumasi	270	1,06
	Accra—Kpong	100	1,06
	Eagos:		
	Iddo—Ibadan	201	1,06
Mauritius	Ibadan—Oshogbo	(108)	1,06
	Iddo—Eagos (Tramway)	4	0,75
	Gouvernements-Eisenbahnen:		
	do.	195	?
	do.	16	0,75
Mozambique	Beira-Eisenbahn:		
	Fontesvilla-Umtali	271	1,06
	Beira Junction:		
Kongostaat:	Port Beira—Fontesvilla	57	1,06
	Stanterville—Pontkierville	127	1,00
	Matadi—Leopoldville	599	0,76
	Boma—Myumba	81	0,60
	Kindu—Kongolo	(320)	1,00
Portug. Kolonien:			
	Angola		
	Loanda—Malansche	485 (120)	1,04
Portug. Ostafrika	Benguela—Catumbela	25	1,01
	Beira—Menini (engl. Grenze)	565	1,04
Eritrea	Massaua—Guinda	77	1,00

Tunesien Eisenbahnlinien: Tunis—Bizerta, Bisra—Enne, Tunis—Sufa—Kairouan, Sfar-Bahn.
 Algerien Eisenbahnlinien: Oran—Algiers, Oran—Saïda—Ain Sefra und Fortsetzung.

	Bahnlinie	Länge, davon noch zu bauen () km	Spurweite m
Egypten	Kairo—Benha—Tanta—Alexandrien	208	1,45
	Benha—Sagazig—Ismailia—Port-Saïd	188	1,45
	Ismailia—Suez Docks	87	1,45
	Calcut—Bilbeis—Sagazig—Abou Kebir—Mansourah	125	1,45
	Tanta—Achemoun	65	1,45
	Tanta—Mansourah—Damiette	116	1,45
	Cherbine—Kalline	81	1,45
	Damanhour—Kalline—Mehallet Roh	74	1,45
	Alexandrien—Kamleh—Abou Kir—Rosette—Edina	70	1,45
	Kairo—Tch el—Baroud	122	1,45
	Kairo—Lougor	674	1,45
	Wasta—Savoum—Abouzah	62	1,45
Lougor—Ahsouan	220	1,06	
Anglo-Egyptischer Sudan	Wadi Halfa—Khartum	925	1,45
	Khartum—Port Sudan	590	1,45
	Kosha—Kenna	155	1,06

Post- und Telegraphenankalten in den deutschen Kolonien.

Schutzgebiet, Land	Der Postanstalten Name	Schutzgebiet, Land	Der Postanstalten Name
Deutsch-Ostafrika.	Amani*)	Deutsch-Südwestafrika	Hafuar
	Aruscha		Hohewarte
	Bagamojo (5)**		Johannsmater
	Bismarckburg*)		Kalkfontein (Süd)
	Bufoba		Kapsfarm***)
	Daresalam (4)†**		Karibib (19)**
	Iranga		Kertmanshoop (10)**
	Kilimatinde*)		Kuh*)
	Kilossa*)		Kubas
	Kilwa*)		Küderigbucht (39)**
	Kondoa-Irangi		Maltahöhe
	Korogwe*)		Naudas
	Kangenburg		Ofahandja (25)**
	Eindi*)		Ofafie
	Mahenge		Ofombabe
	Mifindani*)		Ofowafatjiri
	Mohoro*)		Omaruru (11)**
	Mombo*)		Otawi*)
	Morogoro*)		Otjimbingwe
	Mofchi		Otjiwarongo*)
	Nipapua*)		Otjiwero***)
	Muanfa*)		Otjiondu
	Mahela*)		Outjo
	Pangani (2)**		Romansdriif
	Sadani*)		Rehaboth*)
	Schirati		Seis*)
	Siongea		Swakopmund (120)**
	Tahora*)		Thumeb*)
	Tanga (25)**		Uamas
	Udjidji*)		Uafos*)
	Ujumbura		Waldau
	Wiedhafen		Warmbad*)
Wilhelmstal*)	Waterberg		
Wugiri*)	Windhuk (145)**		
Deutsch-Südwestafrika	Abbabis	Kamerun	Bamenda
	Aris***)		Banjo
	Aus*)		Bibundi
	Bethanien		Bipindihof
	Brackwasser		Bonaberi (4)**
	Epukro		Bonambaji (7)†)
	Gibeon*)		Buëa (27)**
	Gobabis*)		Duala (48)**)
	Gochas		Ebolowa
	Grootfontein		Eda (7)**)
	Groß-Witteley***)		Fontendorf
	Haris		Garua

Schutzgebiet, Land	Der Postanstalten Name	Schutzgebiet, Land	Der Postanstalten Name		
Kamerun	Jabaji (8)**	Deutsch-Neuguinea	Berlinhafen		
	Jaunde*)		Finckhafen		
	Johann-Albrechtshöhe		Friedrich-Wilhelmshafen		
	Jolo		Herbertshöhe (21)††)		
	Kribi (17)**		Käwieng		
	Kuffei		Symphonshafen (11)††)		
	Kobetal***)		Stephansort		
	Kolodorf (2)**		Karolinen	Jap*)	
	Kome			Ponape	
	Kongji		Truk	Marianen	Saipan
	Kalimba (2)†)		Marshall-Inseln		Jaluit
	Molundu			Samoa	Apia (57)††)
Ofsdinge	Sagamalo				
Plantation (15)**	Mulifanua				
Rio del Rey	Palauli				
Victoria (22)**	Salailua				
Togo	Agome Palime (1)**	Kiautschou	Eitfun		
	Anecho*)		Mecklenburgshaus		
	Atakpame*)		Syfang		
	Kome*)		Caputon		
	Noëpe***)		Tjangkou		
	Nuaty*)		Tjingtau (172)**		
	Porto Seguro*)		Tjingtau-Capoutau.		
	Tolpli*)				
	Agome Klossu***)				
	Agome Sewa***)				
Awewe***)					
Elevis*)					

Bemerkung. Namen ohne Zeichen nur Postdienst.
 *) außer dem Postdienst noch Telegraphendienst;
 **) außer dem Post- und Telegraphendienst noch Ortsternsprechung;
 ***) kein Postdienst, nur Telegraphendienst;
 †) kein Postdienst, nur Telegraphendienst und Ortsternsprechung;
 ††) außer dem Postdienst noch Ortsternsprechung.
 Die Zahlen hinter den Namen der Anstalten bedeuten die Anzahl der zum Ortsternsprechung gehörigen Sprechstellen.

Name des Schutzgebiets	Länge der				Bemerkungen
	Telegraphenlinien km	Telegraphenleitungen km	Fernsprechlinien km	Fernsprechleitungen km	
Deutsch-Ostafrika	2195	2851	29	62	
Deutsch-Südwestafrika	986	1996	84	545	
Kamerun	681	702	50	200	
Togo	597	599	9	12	
Deutsch-Neuguinea	—	—	88	117	
Samoa	—	—	50	77	
Kiautschou	1162*)	1165*)	45	578	

*) Einschließlich der Kabel von Tjingtau nach Tschifu und Schanghai.

Nr. 3. Wirtschafts- und Verkehrskarte von Togo.

1906: Ausfuhr: M. 4199336,—

Ausfuhrprodukte:	
Eingeb. Nahrungsmittel M.	51 722,—
Rob-Baumwolle	164 771,—
Ölpalmenprodukte	861 981,—
Kofospalmenprodukte	8 015,—
Mais	433 838,—
Erdnüsse	10 548,—
Kautschuk	1 160 555,—
Kola	516,—
Kafao	21 994,—
Schäbutter	28 554,—
Sämereien	682,—
Holz	2 340,—
Mineralische u. fossile Rohstoffe	150,—
Großvieh	54 115,—
Kleinvieh, Geflügel, Wild	44 778,—
Elfenbein	64 207,—
Hörner, Häute, Felle	9 008,—
Gewerbliche Erzeugnisse	80 094,—
Geld	1 241 690,—
M. 4 199 336,—	

Einfuhr: M. 6432812,—

Einfuhrartikel:	
Erzeugnisse des Landbaues u. der Forstwirtschaft sowie der zugehörigen Nebengewerbe, wie Korn- und Hülsenfrüchte, Knollengewächse, Gemüse u. Früchte, Genüßmittel, Ölfrüchte, Pflanzensäfte, Pflanzenwachs, Sämereien, lebende Pflanzen u. Futtermittel, Faserpflanzen usw.	M. 1 678 200,—
Tiere u. tierische Erzeugnisse	252 455,—
Mineralische u. fossile Rohstoffe, Mineralöle	304 516,—
Fabrikate aus Wachs, Fetten und Ölen	48 865,—
Chemische und pharmazeutische Erzeugnisse (außer Schießbedarf u. Sprengmitteln)	157 867,—
Textil- und Filzwaren, Bekleidungsgegenstände usw.	1 902 504,—
Leder- u. Lederwaren, Wachsstuch, Kürschnerwaren	56 988,—
Gummi- u. Kautschukwaren	2 659,—
Holzwaren, Flecht- u. Schnitzwaren	56 113,—
Papier- und Pappwaren, literarische u. Kunstgegenstände	56 725,—
Stein-, Ton- u. Glaswaren	109 809,—
Metalle und Metallwaren (außer Instrumenten, Maschinen u. Waffen)	552 265,—
Instrumente, Maschinen u. Fahrzeuge	254 265,—
Waffen u. Munition	195 985,—
Geld	886 002,—
M. 6 432 812,—	

Nr. 4. Baumwoll-Bau in Togo.

Ausfuhr nach Deutschland 1901	M. —
„ „ „ 1902	20 050 kg „ 15 000,—
„ „ „ 1903	52 108 „ „ 37 857,—
„ „ „ 1904	108 169 „ „ 50 394,—
„ „ „ 1905	135 920 „ „ 89 475,—
„ „ „ 1906	175 509 „ „ 158 568,—

Baumwollschule in Nuatscha.

Singhationen in Agome-Palime — Anecho — Nakpame — Gudewe — Ho — Keto-Kratchi — Kpanda — Kpente — Lome — Nuatscha — Sagada — Sotodé.

Nr. 5. Wirtschafts- und Verkehrskarte von Kamerun.

1906: Ausfuhr: M. 9945903,—

Ausfuhrprodukte:	
Eingeb. Nahrungsmittel M.	22 549,—
Kafao	1 167 498,—
Ölpalmenprodukte	2 957 985,—
Holz	118 794,—
Kautschuk	4 628 450,—
Elfenbein	904 755,—
Sonstige tierische Erzeugnisse	56 558,—
Gewerbliche Erzeugnisse	32 269,—
Mineralien und fossile Rohstoffe	4 491,—
Zusätzlich: Ausfuhr über Garua	72 796,—
M. 9 945 903,—	

Einfuhr: M. 13262513,—

Einfuhrartikel:	
Erzeugnisse des Landbaues u. der Forstwirtschaft sowie der zugehörigen Nebengewerbe, wie Korn- und Hülsenfrüchte, Knollengewächse, Gemüse u. Früchte, Genüßmittel, Ölfrüchte, Pflanzensäfte, Pflanzenwachs, Sämereien, lebende Pflanzen u. Futtermittel, Faserpflanzen usw.	M. 2 629 158,—
Tiere und tierische Erzeugnisse	1 302 755,—
Mineralische u. fossile Rohstoffe, Mineralöle	758 855,—
Fabrikate aus Wachs, Fetten und Ölen	129 550,—
Chemische und pharmazeutische Erzeugnisse (außer Schießbedarf und Sprengmitteln)	557 955,—
Textil- und Filzwaren, Bekleidungsgegenstände usw. (außer Lederwaren)	4 011 810,—
Leder- u. Lederwaren, Wachsstuch, Kürschnerwaren	189 779,—
Gummi- u. Kautschukwaren	21 792,—
Holzwaren, Flecht- u. Schnitzwaren	211 626,—
Papier- und Pappwaren, literarische u. Kunstgegenstände	107 575,—
Stein-, Ton- und Glaswaren	270 495,—
Metalle und Metallwaren (außer Instrumenten, Maschinen u. Waffen)	1 567 505,—
Instrumente, Maschinen u. Fahrzeuge	290 555,—
Waffen und Munition	172 878,—
Geld	1 150 656,—
Zusätzlich: Einfuhr über Garua	109 655,—
M. 13 262 513,—	

Nr. 9. Deutsch-Neu-Guinea
(Kaiser Wilhelmsland und Bismarck-Archipel).

1905*): **Ausfuhr: M. 1554 687,—**

Ausfuhrprodukte:

Kaffee	M. 182,—
Kakao	112,—
Ölpalmenprodukte	1 247 851,—
Kautschukpflanzen	4 178,—
Tierische Stoffe	70 448,—
Verschiedenes	11 956,—
M. 1 554 687,—	

Einfuhr: M. 2 957 616,—

Einfuhrartikel:

Getränke	M. 186 570,—
Konkerven und sonstige Verzehrungsgegen- stände	544 758,—
Getreide und Hülsen- früchte	459 718,—
Tabak und Fabrikate	165 609,—
Gewehre und Pulver	51 566,—
Petroleum, fette, Seifen	99 064,—
Textilwaren, Kleidung	417 925,—
Metalle u. Edelmetalle	511 524,—
Baumaterialien, Holz	72 025,—
Leder und Kurzwaren	50 618,—
Papier, Bücher	50 742,—
Maschinen, Instru- mente, Geräte, Fahr- zeuge	126 047,—
Glas-, Steinwaren, Perlen	42 175,—
Drogen, Farben, Zünd- hölzer	55 677,—
Verschiedenes	544 000,—
M. 2 957 616,—	

*): Handelsstatistik 1906 amtlich noch nicht bekannt gegeben.

Samoa.

1906: **Ausfuhr: M. 5 026 294,—**

Ausfuhrprodukte:

Kopra	M. 2 890 500,—
Kakao	101 441,—
Kaffee	1 019,—
Tabak	2 049,—
Kokosnüsse	5 665,—
Ananas	212,—
Kawawurzel	25 410,—
M. 5 026 294,—	

Einfuhr: M. 2 888 625,—

Einfuhrartikel:

Biere	M. 79 810,—
Sonstige Getränke	57 055,—
Tabak	6 591,—
Zigarren usw.	20 520,—
Feuerwaffen	1 120,—
Verzehrungsgegenstände	977 704,—
Gewebe u. Bekleidungs- stücke	656 646,—
Metallwaren (außer Maschinen)	98 741,—
Holz und Brennmaterial	296 782,—
Maschinen u. Fahrzeuge	87 712,—
Sonstiges	608 599,—
Geld	17 545,—
M. 2 888 625,—	

Karolinen, Marshall-Inseln und Marianen.

1905**): **Ausfuhr: 1 050 450,—**

Ausfuhrprodukte:

Tabak	M. 2 415,—
Ölpalmenprodukte	1 002 489,—
Tierische Stoffe	45 526,—
M. 1 050 450,—	

Einfuhr: M. 2 553 855,—

Einfuhrartikel:

Getränke	M. 158 280,—
Konkerven u. sonst. Ver- zehrungsgegenstände	425 747,—
Getreide u. Hülsenfrüchte	46 561,—
Tabak und Fabrikate	78 882,—
Gewehre und Pulver	1 051,—
Petroleum, fette, Seifen	15 960,—
Textilwaren u. Kleidung	235 658,—
Metalle und Edelmetalle	27 471,—
Baumaterialien, Holz	560 517,—
Leder- und Kurzwaren	957,—
Papier, Bücher, Kunst- gegenstände	2 715,—
Maschinen, Instrumente, Geräte, Fahrzeuge	20 118,—
Glas, Steinwaren, Perlen	1 491,—
Drogen, Farben, Zünd- hölzer	9 001,—
Sonstiges	975 646,—
M. 2 553 855,—	

**): Handelsstatistik 1906 der Westkarolinen, Marshall-Inseln und Marianen amtlich noch nicht bekannt gegeben.

Ost-Karolinen.

1906: **Ausfuhr: M. 136 417,—**

Ausfuhrprodukte:

Kopra	M. 125 744,—
Tierische Stoffe	2 215,—
Verschiedenes	1 094,—
Geld	9 564,—
M. 136 417,—	

Einfuhr: M. 591 305,—

Einfuhrartikel:

Getränke	M. 16 171,—
Konkerven u. sonst. Ver- zehrungsgegenstände	19 445,—
Getreide, Hülsenfrüchte, Obst, Gemüse, Mehl und Backwaren	44 059,—
Tabak und dessen Fabrikate	12 442,—
Gewehre und Munition	5 588,—
Petroleum, fette, Seifen	15 807,—
Textilwaren u. Kleidung	49 117,—
Metalle, Edelmetalle, Metallwaren	64 767,—
Baumaterialien, Holz	55 789,—
Leder- u. Kurzwaren	1 768,—
Papier, Bücher, Kunst- gegenstände	6 687,—
Maschinen, Instrumente, Geräte, Fahrzeuge	2 657,—
Boote	2 525,—
Glas, Steine u. Perlen	4 405,—
Drogen, Farben, Zünd- hölzer	15 492,—
Mineralische und fossile Rohstoffe	52 454,—
Sonstiges	14 156,—
Geld	10 000,—
M. 591 305,—	

Überblickskarte der deutschen Besitzungen im Stillen Ozean.

Nr. 10. Die Länder um das Gelbe und das Japanische Meer. — Das östliche Schan-tung.

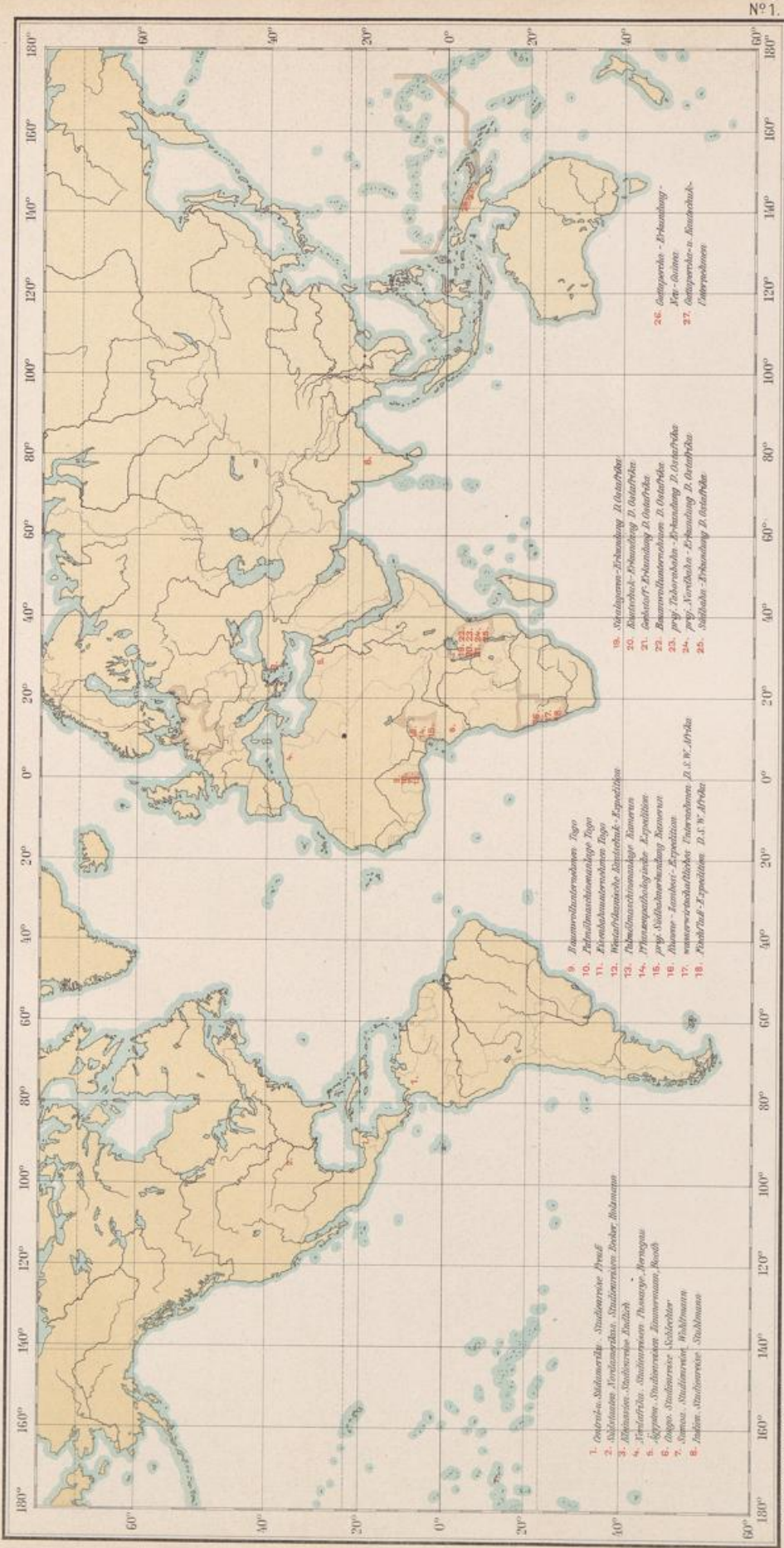
Kiautschou.

Durchgangshandel über den Hafen von Tsingtau. Vom 1. Oktober 1905 bis 30. September 1906. Wert in Dollar (etwa 2 Mark).

Wert der Gesamteinfuhr von Waren fremden Ursprungs	\$ 22 269 067,—
Wert der Gesamteinfuhr von Waren chinesischen Ursprungs	\$ 6 796 528,—
Wert der Gesamtausfuhr	\$ 10 585 575,—

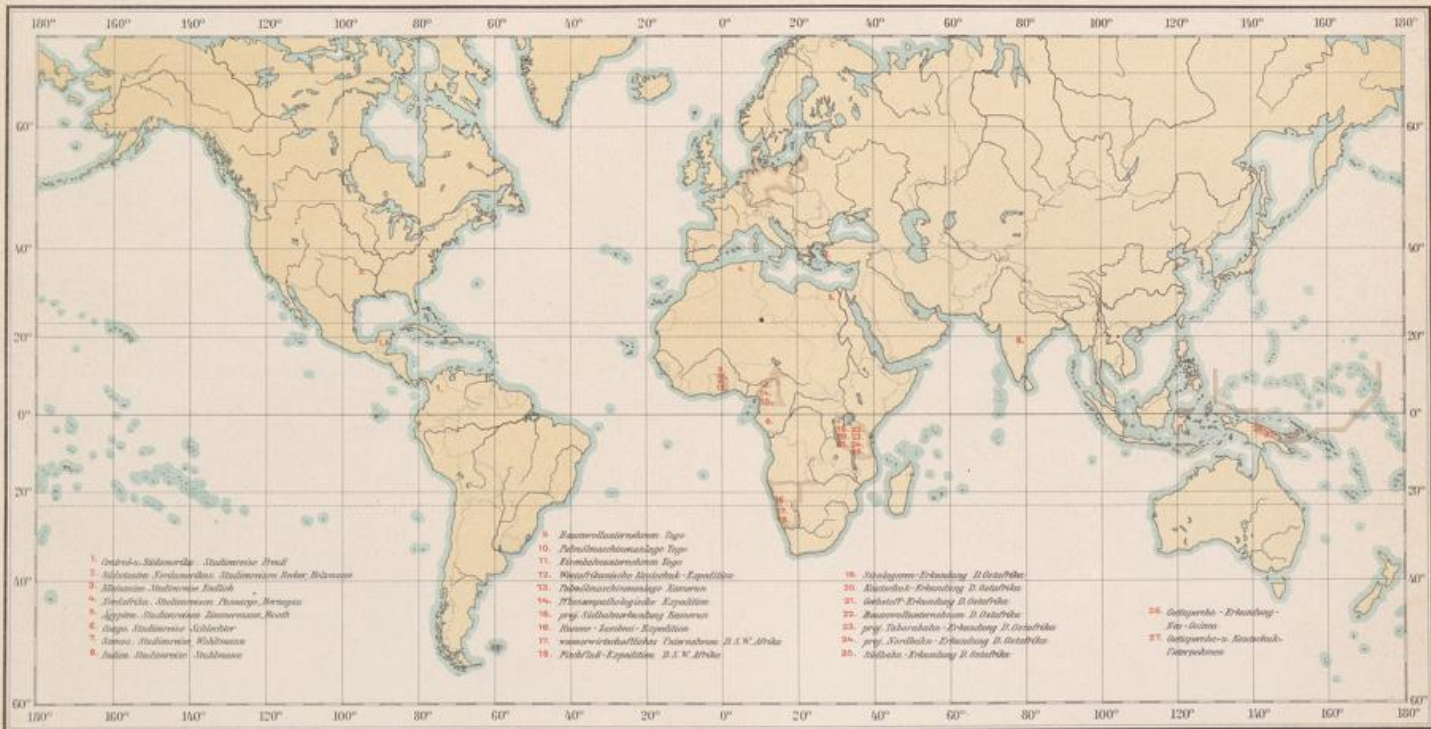
Anmerkung: Es wird auf den Anhang nach Karte 10 verwiesen, welcher eine Übersicht über die Dampfschiffahrtslinien nach den deutschen Kolonien, sowie Abbildungen nebst Beschreibungen von Eisenbahnen und kolonialen Transportunternehmungen enthält.

ÜBERSICHT ÜBER DIE UNTERNEHMUNGEN DES KOLONIAL-WIRTSCHAFTLICHEN KOMITEES 1896/1906.



N^o 1.
 Lithogr. u. Druck v. Dietrich Reimer (Ernst Vohsen) in Berlin.
 Red. u. F. Sperrigale u. M. Meisel.

ÜBERSICHT ÜBER DIE UNTERNEHMUNGEN DES KOLONIAL-WIRTSCHAFTLICHEN KOMITEES 1896/1906.



Verl. v. F. Speijer u. M. Meisel.

Lithogr. u. Druck v. Dietrich Reimer (Erst. Verlag) Berlin.



Erklärung:

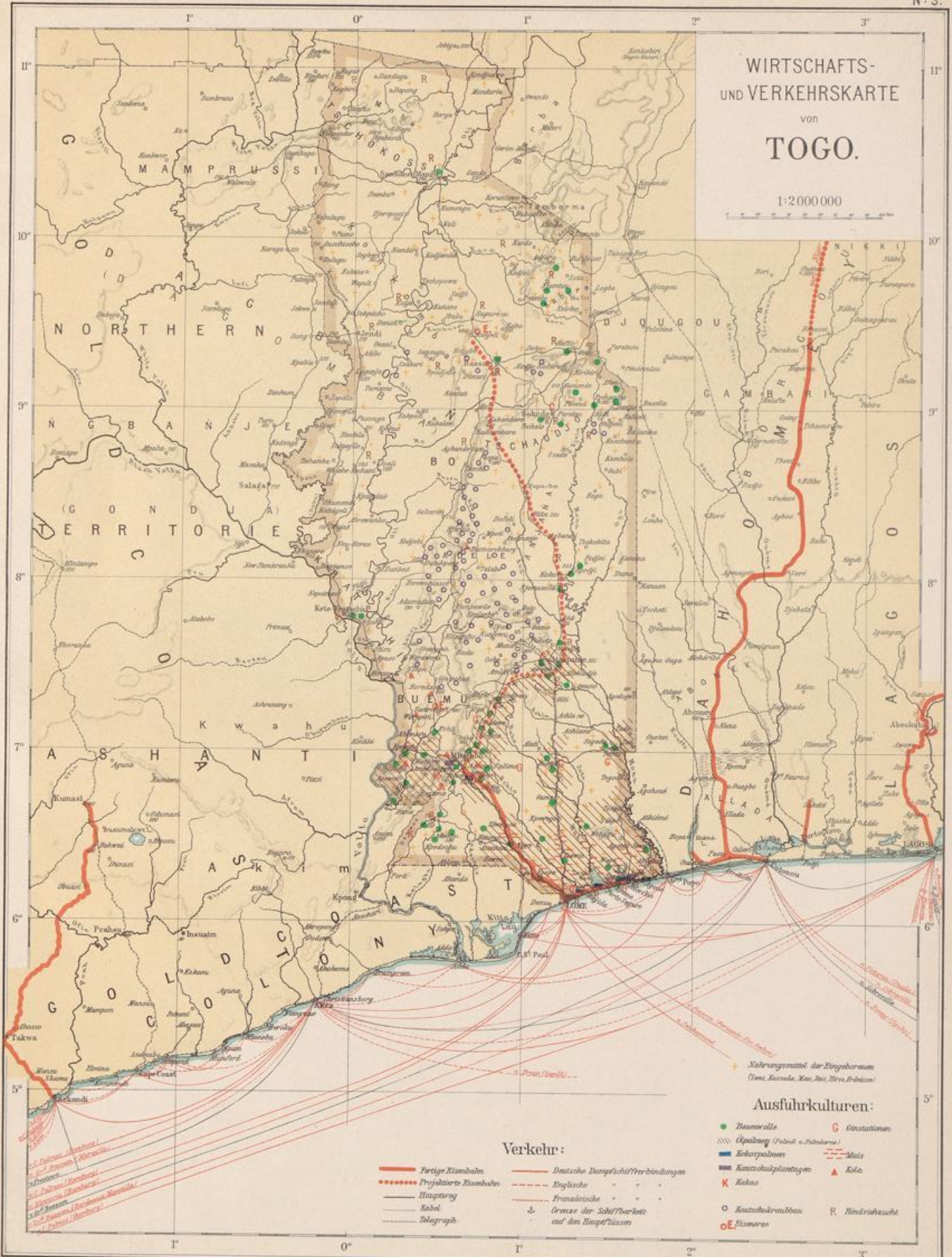
- Fertige oder im Bau begriffene Eisenbahnen
 - Projektirte Eisenbahnen
 - Deutsche Dampfschiffverbindungen
 - Englische
 - Französische
 - Italienische
 - Portugiesische
 - Kabel
 - Schiffbare Flüsse
- 1:30000000.
- 0 100 200 300 400 500 Kilometer

Red. v. P. Sprigade u. M. Moisel.

Lithogr. u. Druck v. Dietrich Reimer (Ernst Vohsen), Berlin.

WIRTSCHAFTS- UND VERKEHRSKARTE VON TOGO.

1:2000000



Nahrungsmittel der Eingeborenen
(Timo, Sesamöl, Mais, Reis, Hirse, Erdbohnen)

Ausfuhrkulturen:

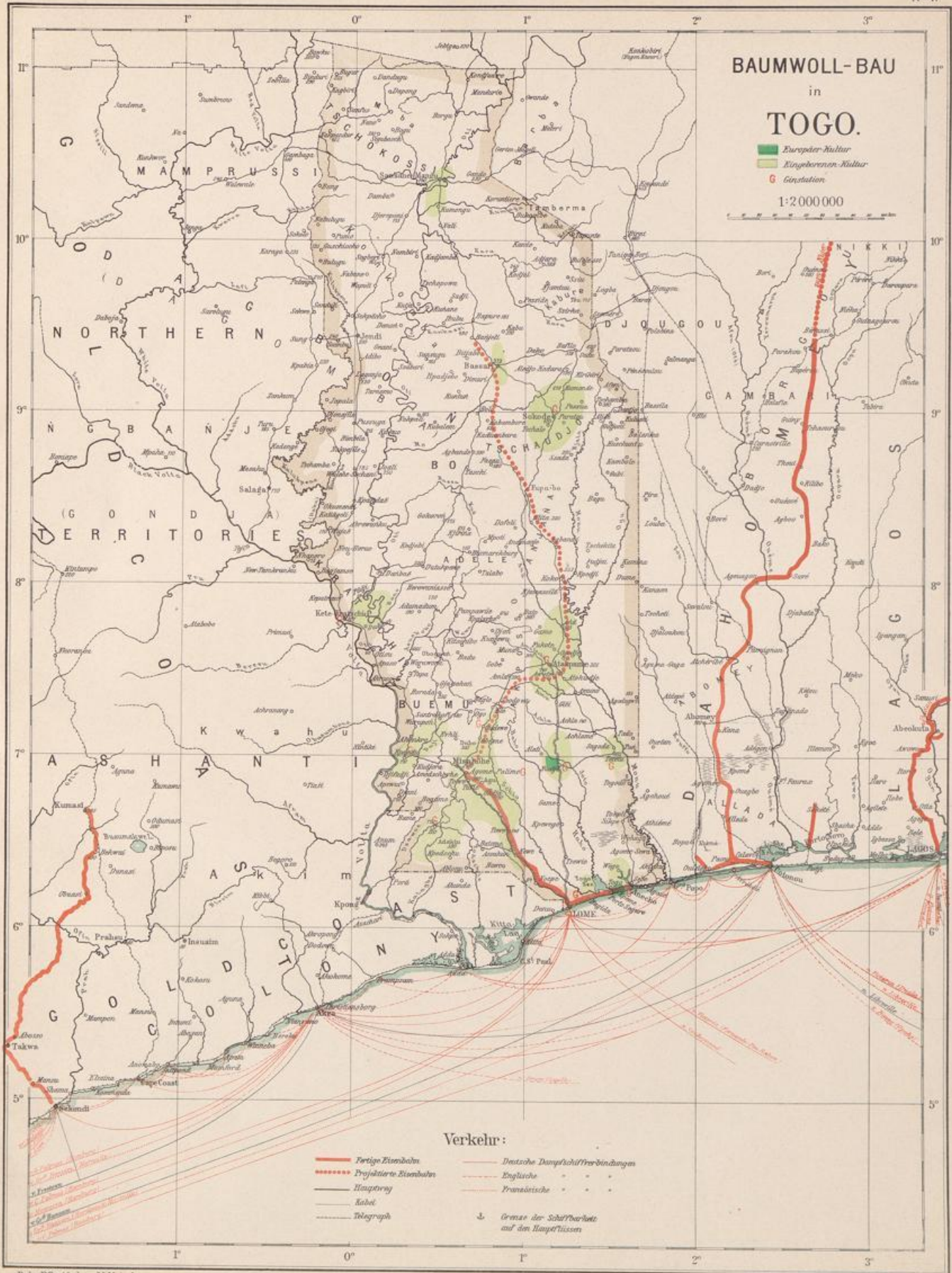
- Baumwolle
- Kakaopflanzungen
- Kakaopflanzungen
- K Kaka
- Kautschukrubbau
- E Elfenbein
- G Oinstationen
- ▲ Kaka
- R Rindviehzucht

Verkehr:

- Fertige Eisenbahnen
- Projektierte Eisenbahnen
- Hauptwege
- Kabel
- Telegraphen
- Deutsche Dampfschiffverbindungen
- Englische
- Französische
- Grenze der Schifffahrt auf den Hauptflüssen

Verf. v. P. Sprigade u. M. Meisel.

Lithogr. u. Druck v. Dietrich Reimer (Eras. Vohsen), Berlin.



Red. v. P. Sprigade u. M. Meisel.

Lithogr. u. Druck v. Dietrich Reimer (Ernst Vohsen), Berlin.

WIRTSCHAFTS- UND VERKEHRSKARTE VON KAMERUN

1:4000000

0 20 40 60 80 100 120 140 160

Kulturen:

+ Nahrungsmittel der Eingeborenen
(Mais, Bohnen, Sorghum, Kakao, Reis, Hirse, Kassaia)

- Kakaobau-Kautschuk-Länd.
- Tabak
- Kaffee
- Kakao
- Gummi arabicum
- Mangroven
- Rindviehzucht
- Pferdezucht
- Kautschuk
- Kokospalmen
- Palmen (Palmöl u. Palmkerne)
- Bauxitvork.
- R. Reis
- Eisenbennmärkte
- Straussenzucht

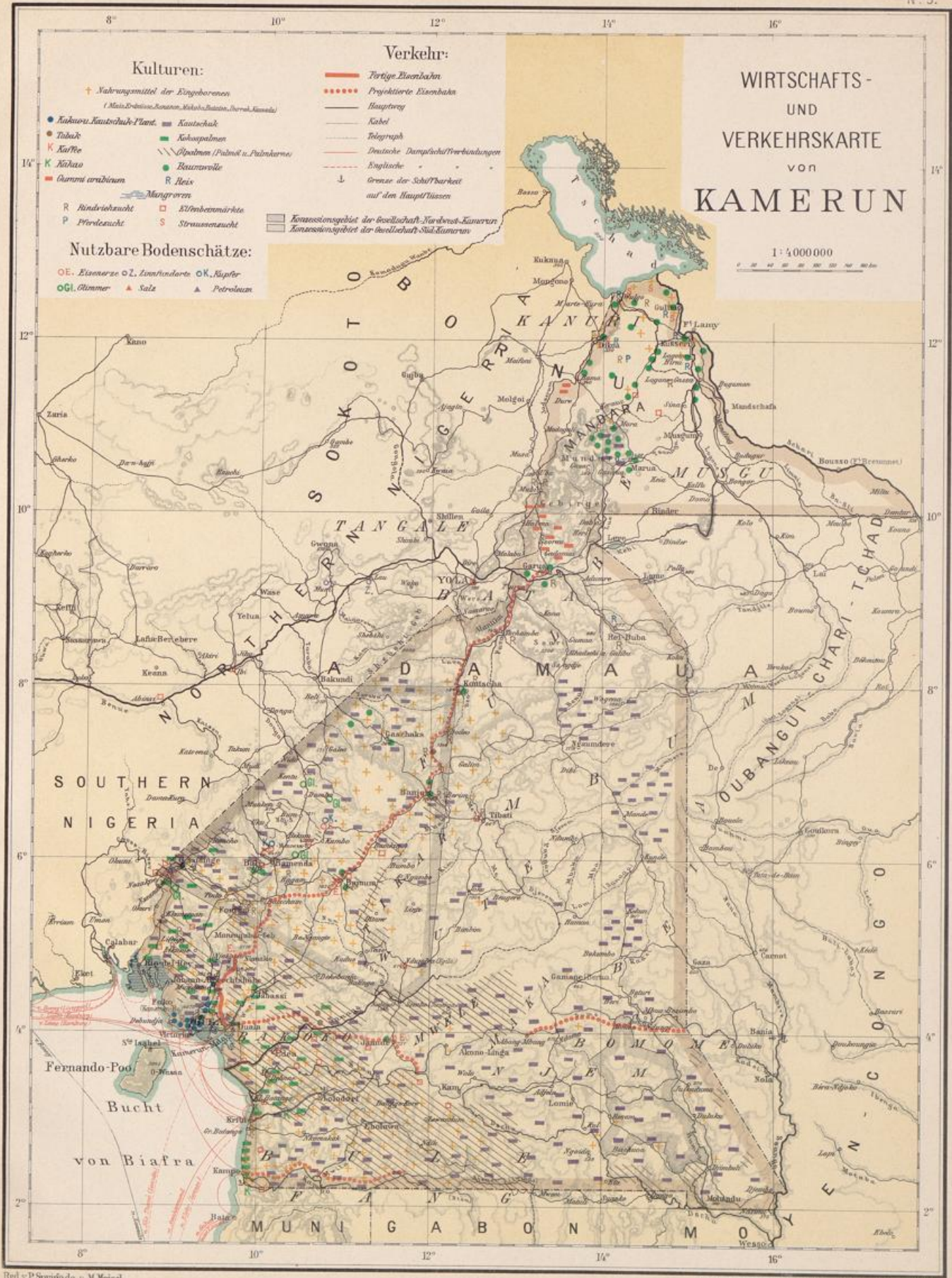
Nutzbare Bodenschätze:

- E. Eisenerze
- Z. Zinnfunde
- O. Kupfer
- G. Glimmer
- S. Salz
- P. Petroleum

Verkehr:

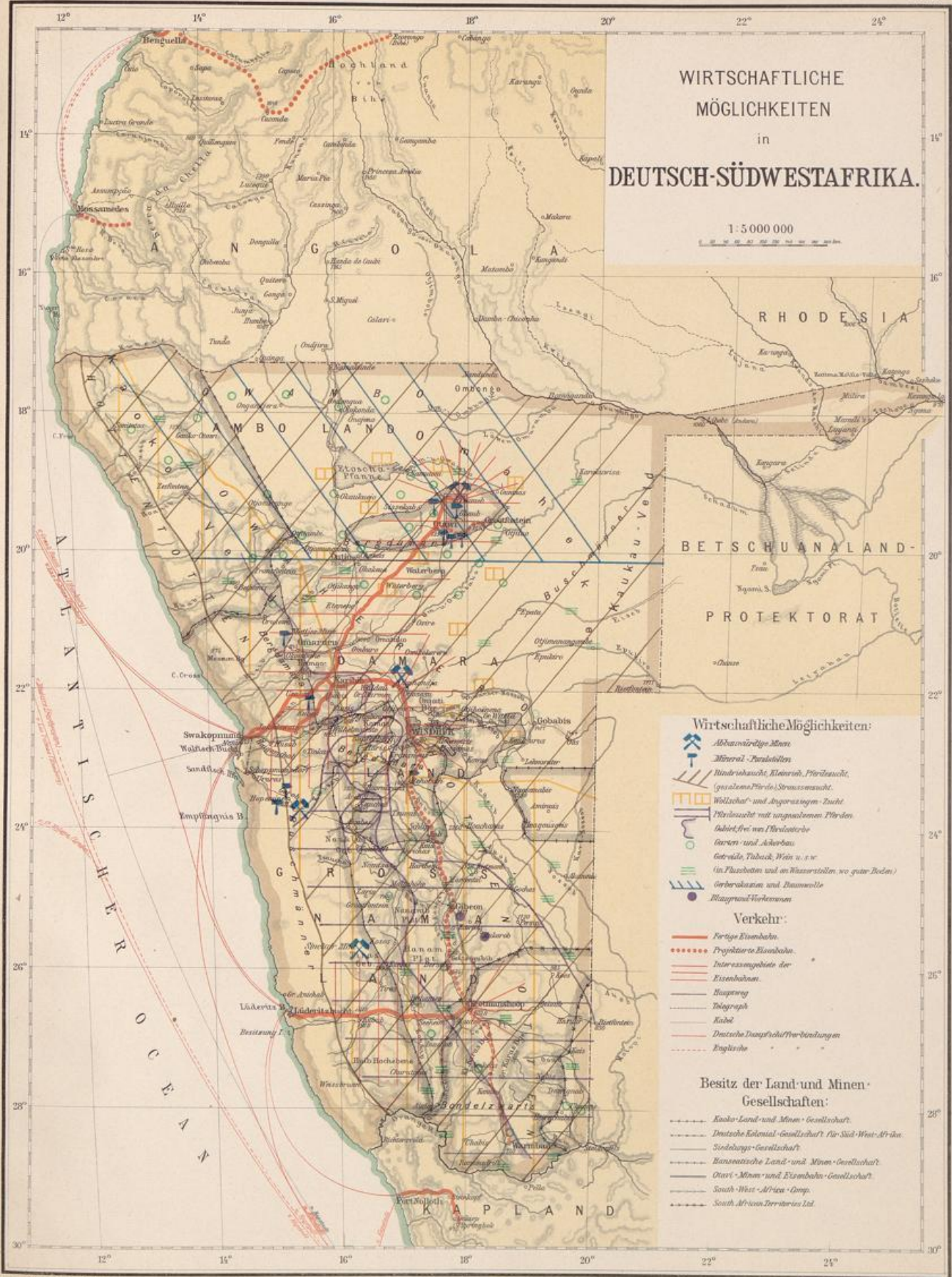
- Tertiäre Eisenbahn
- Projektierte Eisenbahn
- Hauptweg
- Kabel
- Telegraph
- Deutsche Dampfschiffverbindungen
- Englische
- ↓ Grenze der Schifffahrt auf den Hauptflüssen

▨ Konzessionsgebiet der Gesellschaft Nordwest-Kamerun
▨ Konzessionsgebiet der Gesellschaft Süd-Kamerun



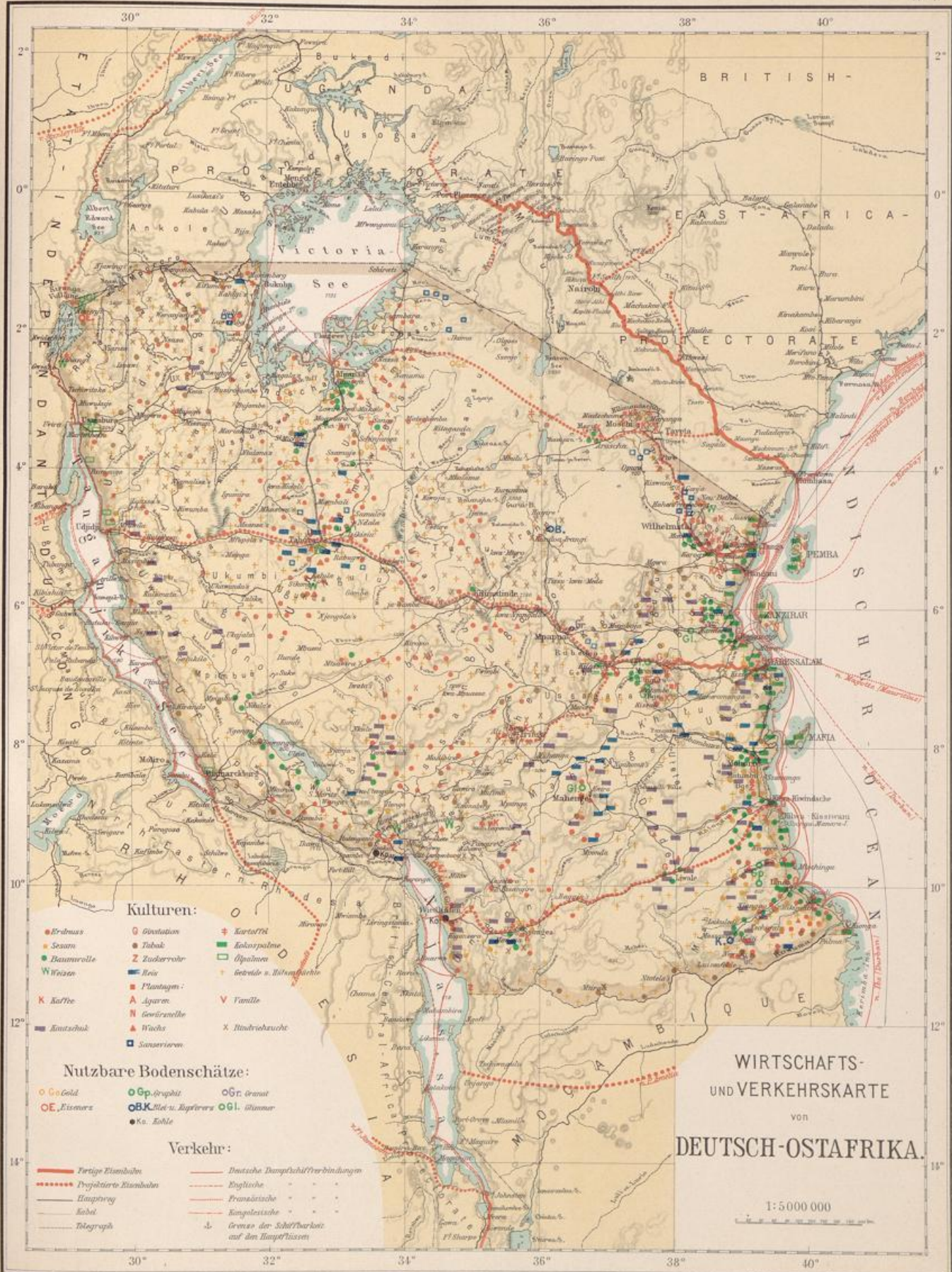
Red. v. P. Sprigade u. M. Meisel.

Lithogr. u. Druck v. Dietrich Reimer (Ernst Vohsen), Berlin.



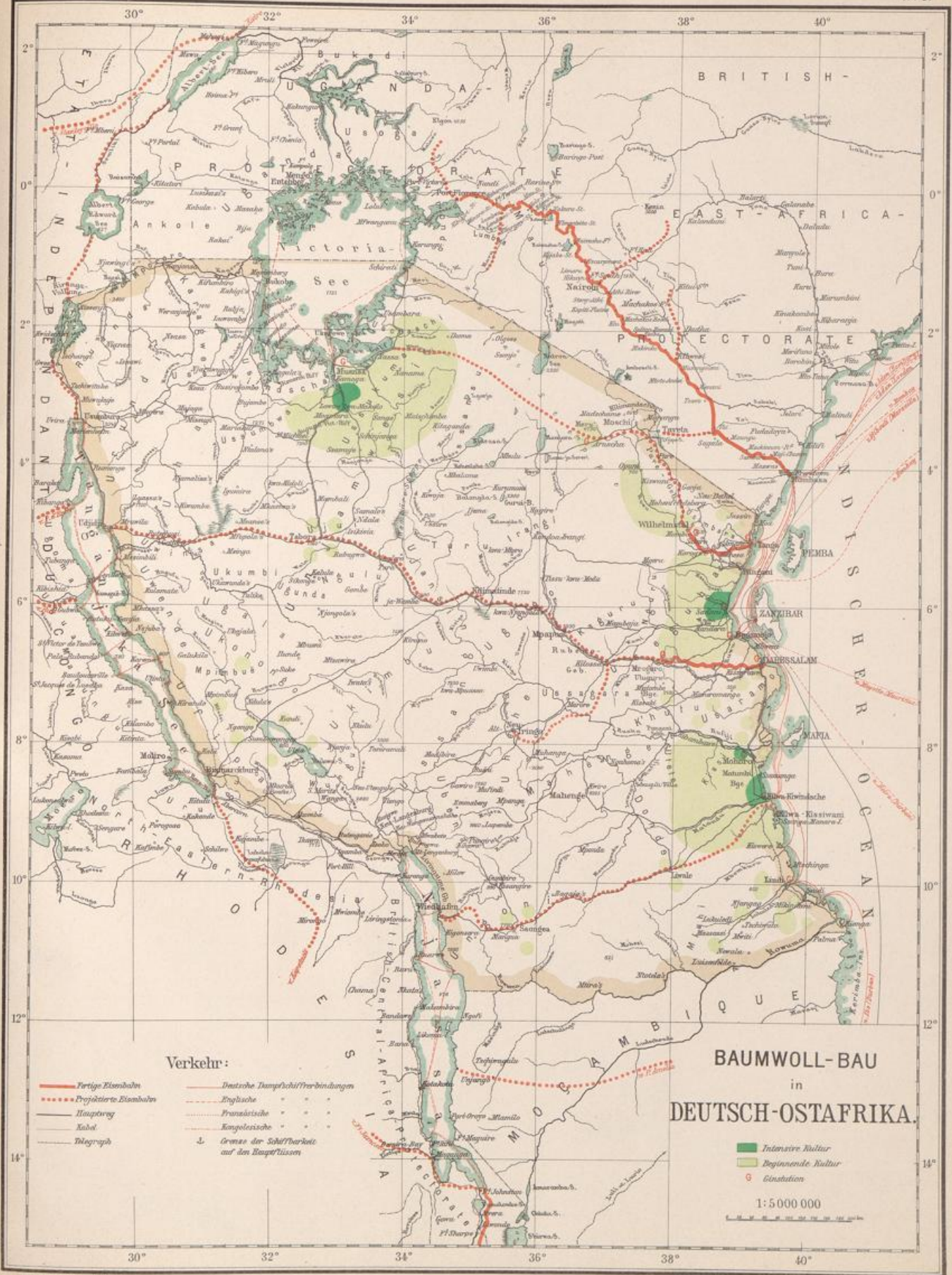
Red. v. P. Spingule u. M. Miesel.

Lithogr. u. Druck v. Dietrich Reimer (Ernst Vohsen), Berlin.



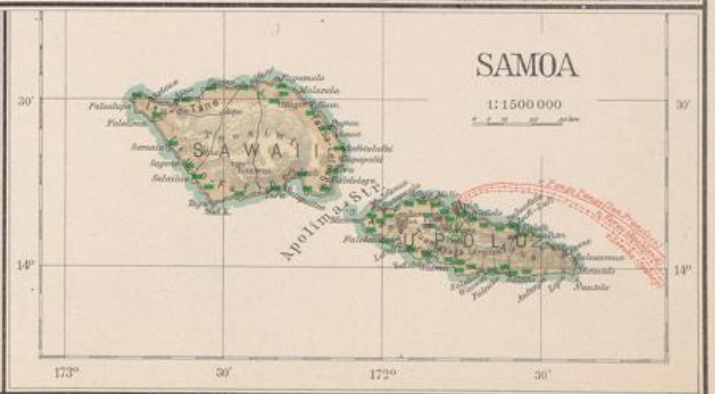
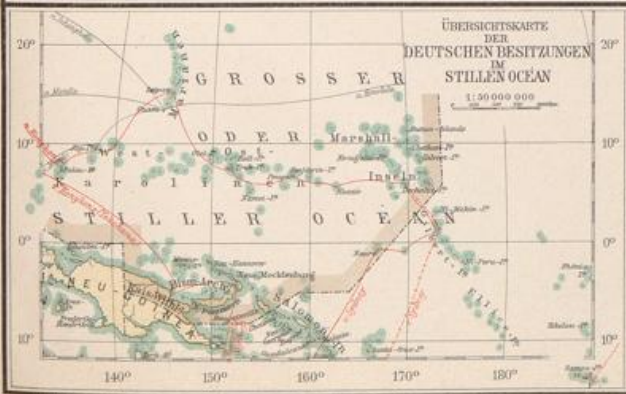
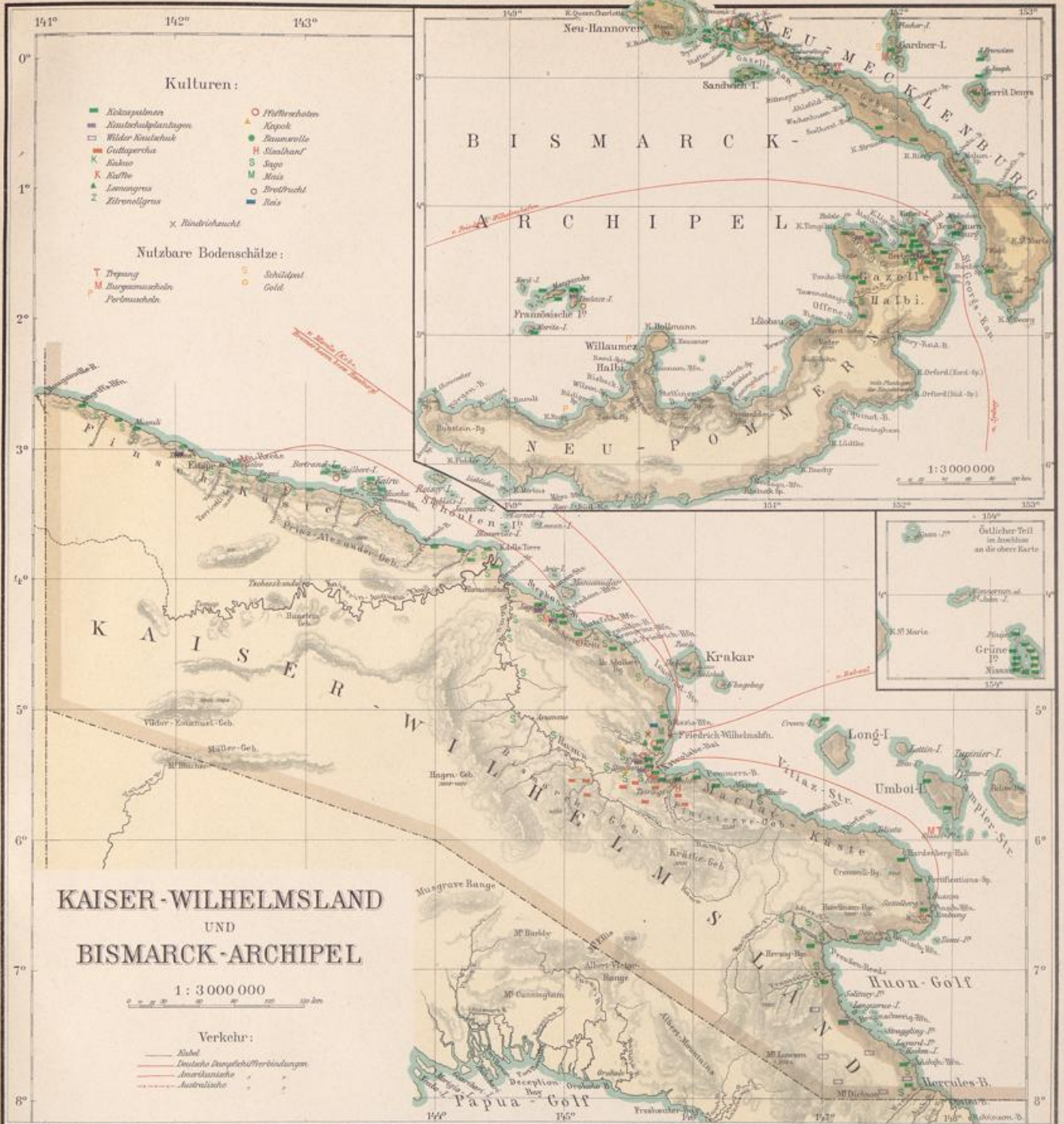
Red. v. E. Sprigade u. M. Meisel.

Lithogr. u. Druck v. Dietrich Reimer (Ernst Vohsen), Berlin.



Verl. v. P. Sprigade u. M. Meisel.

Lithogr. u. Druck v. Dietrich Reimer (Ernst Völskel), Berlin.



Red.v. P. Sprigade u. M. Moisel.

Lithogr. u. Druck v. Dietrich Reimer (Ernst Vohsen), Berlin.

Anhang.

Mitteilungen der Dampfschiffahrtslinien nach den deutschen Kolonien
und Abbildungen nebst Beschreibungen von kolonialen Eisenbahn- und
Transportunternehmungen.



Der Norddeutsche Lloyd.

DAS wirtschaftliche Leben innerhalb des Deutschen Reiches hat im letzten halben Jahrhundert eine völlige Umgestaltung erfahren.

Der mächtig emporblühenden Industrie ist die Ausbildung des Überseehandels auf dem Fuße gefolgt, seit etwa 3 Jahrzehnten ist die Tendenz des Überseehandels darauf gerichtet, sich von fremder Vormundschaft und Vermittlung zu befreien, deutsche Erzeugnisse und Bedürfnisse durch deutsche Handelshäuser und auf deutschen Schiffen zu befördern.

Der deutsche Gesamthandel ist auf 12 000 Millionen Mark im Jahre 1906 gestiegen, zwei Drittel davon bewegen sich im Überseeverkehr.

Es ist selbstverständlich, daß gegenüber einer solchen Entwicklung die Grundlagen ein besonderes Interesse verdienen, auf denen die deutschen überseeischen Erfolge ruhen, daß es notwendig ist, den geschichtlichen Zusammenhang zwischen den einzelnen grundlegenden Faktoren zu suchen, der inneren Wechselwirkung zwischen den Hilfsmitteln der deutschen Erfolge und diesen selbst nachzugehen.

Die Schifffahrt spielt in der neueren Zeit in Deutschland eine größere Rolle als in den meisten anderen Kulturstaaten. Der Grund dafür liegt im wesentlichen in dem Umstand, daß die deutsche Reederei der Neuzeit mit dem Eintritt des Dampfschiffs als Träger überseeischer Beziehungen nicht nur eine größere Konzentration als in anderen Ländern, sondern vor allen Dingen eine logische Entwicklung zeigt, deren Endergebnis in dem Entstehen größerer Reedereien zu finden ist, als sie irgend ein anderes Land aufzuweisen hat.

Für die angedeutete Logik der Entwicklung sowohl wie für die erdumspannende Größe deutscher Schifffahrt bildet der Norddeutsche Lloyd in Bremen das markanteste Beispiel.

Der Norddeutsche Lloyd hat soeben sein 50jähriges Jubiläum feiern dürfen; von der Gründung des Lloyd an durch das halbe Jahrhundert seines Bestehens macht sich ein durchaus zielbewußtes, in größtem Maßstabe verfolgtes Bestreben geltend, überall, daheim und im Auslande, die großdeutschen Interessen wahrzunehmen, die Fäden zu erweitern, welche die Interessen der Nation untereinander verknüpfen, daheim die Faktoren zu entwickeln, welche für das Blühen und Gedeihen der deutschen Übersee-Beziehungen von grundlegender Bedeutung sind, Deutschland unabhängig zu machen endlich von jeder irgend zu vermeidenden Beeinflussung durch das Ausland.

Durch die angedeuteten Bestrebungen ist der Lloyd der wichtige Wirtschaftsfaktor im deutschen Volksleben geworden, als welcher er angesehen werden muß.

Gegründet im Jahre 1857 nach verhältnismäßig kurzen Vorarbeiten und mit dem für damalige Verhältnisse großen Kapital von 3 Millionen Taler Gold, zeigt schon der Gründungsprospekt des Norddeutschen Lloyd die Ziele, welche im vorstehenden gekennzeichnet wurden.

Wenn man bedenkt, daß der Lloyd zu einer Zeit gegründet wurde, in welcher von irgend einer politischen Machtstellung des deutschen Namens nicht im entferntesten die Rede sein konnte, wenn man in Rechnung zieht, daß infolgedessen die Aussichten auf einen Schutz der Reederei-Interessen im überseeischen Auslande gleich Null waren, so muß es eigentlich wundernehmen, daß, zumal damals die Entwicklung der deutschen Industrietätigkeit und im Anschluß daran der Überseehandel noch in den Kinderschuhen steckte, im Zeitraume weniger Monate das Kapital zur Gründung des Lloyd sich — allerdings fast ausschließlich aus Bremer Kreisen — fand. Der Umstand, daß bis zur Gegenwart eine vollkommen stetige Entwicklung stattgefunden hat, beweist nicht nur die Richtigkeit der von den Gründern des Lloyd in weiser Voraussicht erkannten Lebensbedingungen deutscher Reederei, sondern vor allen Dingen auch das enge Ineinandergreifen der in der Reederei verkörpert Interessen mit den Interessen des deutschen Hinterlandes.

In den ersten beiden Jahrzehnten seines Bestehens sind die Lehrjahre zu erblicken, in denen trotzdem unter schwierigsten Verhältnissen ein stetiger Fortschritt erkennbar ist. Die Direktoren der ersten 20 Jahre, vor allen Dingen der bis zur Gegenwart bei weitem nicht seinem wahren Verdienste nach gewürdigte Crüsemann, hoben schon während dieser ersten beiden Jahrzehnte der Lloydgeschichte das Unternehmen aus dem ursprünglichen Rahmen des Newyorker Verkehrs, durch die Einbeziehung von Baltimore, Westindien und Südamerika, heraus.

Vor allem aber suchten sie in dem Schiffsmaterial sowohl wie in der organischen Gestaltung des Verwaltungsapparates und der einer so großen Reederei notwendigen Hilfsbetriebe die Grundlagen für die Weiterentwicklung zu sichern.

Der Norddeutsche Lloyd.

Man muß dabei sich vergegenwärtigen, daß bei der Gründung des Lloyd noch nicht einmal eine Bahnverbindung zwischen Bremen und Bremerhaven bestand, daß die Hafenverhältnisse in Bremerhaven selbst in ihrer Entwicklung völlig von dem Gedeihen des Lloyd abhängig waren, daß eigene Reparaturwerkstätten geschaffen werden mußten, um das aus England bezogene Schiffsmaterial auf seiner Höhe zu erhalten.

Nicht der Betrieb der regelmäßigen Fahrten allein erforderte die Vollkraft in der Leitung, sondern die Notwendigkeit, alle Hilfe für diesen Betrieb selbst schaffen zu müssen, stellte die Leitung vor unendlich größere Aufgaben.

Dazu kamen die Schwierigkeiten, welche die Zeitgeschichte dem Unternehmen entgegentürmte. Der Bürgerkrieg in den Vereinigten Staaten, drei Kriege des Vaterlandes selbst, die Rückschläge, welche sich notwendig hieraus ergeben mußten, stellten mehr als einmal das Unternehmen vor die Existenzfrage.

Erst mit der Gründung des Deutschen Reichs und der Vereinigung deutscher Interessen, mit dem Rückhalt, welchen das Deutsche Reich durch Vertretungen im Auslande und vor allen Dingen durch die durch das Schwert erworbene Achtung des deutschen Namens in allen Teilen der bewohnten Erde schuf, erhielt der Lloyd und in ihm die ganze deutsche Reederei den Rückhalt, welcher zur Lösung größerer Aufgaben erforderlich war. Daß dieser Rückhalt ausgenutzt wurde, beweist die weitere Geschichte.

Der zweite Abschnitt der gesamten Lloydgeschichte verkörpert sich in der Tätigkeit des Lloyddirektors J. G. Lohmann, von 1872—1892. Die beiden großen Entwicklungsphasen, welche unter der Leitung dieses genialen Mannes der Lloyd zu verzeichnen hat, sind die Schaffung eines einheitlichen Schnelldampferverkehrs und die Übernahme der Reichspostdampferlinien nach Ostasien und Australien.

Nur zweier Jahre bedurfte Lohmann, um zu der Erkenntnis zu gelangen, daß mit dem vorhandenen Dampfermaterial eine führende Stellung für den Lloyd nicht errungen werden konnte. Bereits im Jahre 1877 erfolgte die Bestellung der »Elbe«, des ersten deutschen Schnelldampfers, der nicht nur durch Geschwindigkeit, sondern vor allen Dingen auch durch die gegen frühere Verhältnisse völlig veränderte Innendekoration der Ausgangspunkt für eine ganz neue Ära des Seeverkehrs werden sollte. In einem Zeitraum von nur 10 Jahren, von 1879—1889, wuchs die Schnelldampferflotte des Lloyd auf 12 Dampfer, und, was mehr war, drei dieser Dampfer, unter denen die »Spree« und »Havel« die damals größten auf dem Ozean schwimmenden Maschinen besaßen, waren in Deutschland erbaut.

Durch seine Schnelldampferflotte gewann der Lloyd die Führung im Passagierverkehr zwischen den Vereinigten Staaten und Deutschland und hat diese Führung bis heute behalten.

Die Einrichtung der Reichspostdampferlinien hat ihrerseits den Ausgangspunkt gebildet für die Entwicklung des deutschen Schiffbaues. Die Übernahme der Linien nach Ostasien und Australien stellte den Lloyd vor die Aufgabe, im Zeitraum eines einzigen Jahres sechs neue Dampfer, und zwar in Deutschland, bauen zu lassen, von denen drei, nämlich »Preußen«, »Bayern« und »Sachsen« für die ostasiatische Hauptlinie, in ihren Abmessungen weit über die Maße hinausgingen, welche deutsche Werften im Handelsschiffbau bisher hatten leisten können. Nur zwei größere Dampfer hatte der deutsche Schiffbau bis dahin für deutsche Rechnung geliefert, die »Rugia« und die »Rhaethia«, beide beim Vulkan in Stettin erbaut, und zwar auf besondere Veranlassung des damaligen Marine-Ministers von Stosch, mit einem Tonnengehalt von nicht ganz 3500 Brutto-Registertonnen. Die drei erwähnten Lloyd dampfer der ostasiatischen Fahrt erhielten bereits einen Gehalt von 4500 Registertonnen und stellten in ihrer gesamten Ausstattung den deutschen Schiffbau vor neue Aufgaben. Daß er diesen Aufgaben gewachsen war, wenn auch nicht ohne Lehrgeld, beweist die Erbauung der Dampfer »Kaiser Wilhelm II.«, der jetzigen »Hohenzollern« und der Schnelldampfer »Spree« und »Havel«, von denen der erstere nur ein Jahr nach der Fertigstellung von »Preußen«, »Bayern« und »Sachsen«, die beiden letzteren nur zwei Jahre später in Auftrag gegeben wurden.

Die Einbeziehung zweier neuer Erdteile in den Lloydbetrieb und die Einrichtung der Schnelldampferflotte stellte die Leitung abermals vor die Notwendigkeit einer riesigen Erweiterung ihrer bisherigen Anlagen. Diese Erweiterungen betrafen sowohl die Hafenanlagen in Bremerhaven wie die Reparaturwerkstätten, insbesondere aber die Errichtung neuer Beziehungen in Asien und Australien, deren Wirksamkeit die Grundlage für die spätere, in der Gegenwart gültige Entwicklung mit abgegeben haben.

Lohmann übernahm beim Antritt seiner Tätigkeit eine Flotte von 93 000 Registertonnen mit 38 000 Pferdestärken. Bei seinem Tode war die Flotte auf 218 000 Tonnen mit 194 000 Pferdekräften angewachsen. Die Passagierzahl im Jahre 1877 hatte sich auf 32 200 Menschen belaufen, im Jahre 1891 auf 203 498, unmittelbar vor dem Tode Lohmanns auf 214 000.

Die dritte, bis zur Gegenwart reichende Epoche des Lloyd setzt mit der Übernahme des Direktoriums durch Generaldirektor Dr. Wiegand im Jahre 1892 ein. Wiegand fand bereits ein Weltunternehmen vor. Gleichzeitig aber eine ungeheure Fülle von Arbeitslast, welche durch innere und äußere Umstände sich erklärt. Die Lloydflotte bestand bei der Übernahme der Geschäfte durch Wiegand ausschließlich aus Einschraubendampfern, aber bereits drei Jahre vorher war der Doppelschraubendampfer in der Handelsmarine erschienen und hatte durch seine überlegenen Eigenschaften begonnen, die Einschraubendampfer zurückzudrängen.

Der Norddeutsche Lloyd.

Außerdem setzte jetzt in außerordentlich verstärktem Maße das Bedürfnis ein, im Verkehr auf allen Linien den Ausgleich zu finden zwischen den Anforderungen des Passagierverkehrs und den fortwährend steigenden riesigen Anforderungen des Frachtverkehrs.

Die wesentlichste Aufgabe, welche unter der gegenwärtigen Leitung des Lloyd zu lösen war und gelöst ist, betrifft daher die völlige Reorganisation der Lloydflotte nach den oben gekennzeichneten Gesichtspunkten, nämlich der Einführung des Doppelschrauben-Systems und der Ausbalanzierung der Rentabilität des Dampfermaterials zwischen Passagier- und Frachtverkehr. Die Reorganisation der Lloydflotte umfaßt zwei Perioden, nämlich von 1892—1898 und von 1898 bis zur Gegenwart. Die zweite Periode folgt logisch aus der ersten, und zwar nicht sowohl mit Bezug auf die Entwicklung der einmal als richtig erkannten und bewährten Typen, sondern vielmehr lediglich infolge der gewaltigen Verkehrssteigerung, welche gerade auf dem Erfolge dieser neuen Dampfertypen des Lloyd bis 1898 sich aufbaute.

Die Phasen der Reorganisation sind gekennzeichnet durch die Schaffung neuer Schiffstypen, von denen besonders drei hervorgehoben werden müssen.

Das ist einmal das Tropenschiff, dessen Passagiereinrichtungen, vornehmlich auf den Tropenverkehr zugeschnitten, alles in sich vereinigen, was langjährige eigene Erfahrung und die in anderen Ländern ausgebildete Technik auf diesem Gebiete zu schaffen vermochte.

Diese Dampferklassen des Lloyd, ausgehend von den im Jahre 1894 erbauten Reichspostdampfern »Prinz-Regent Luitpold« und »Prinz Heinrich«, verkörpern sich in der gegenwärtigen Feldherrnklasse und Prinzenklasse des Lloyd.

Der zweite Dampfertyp ist der Passagierdampfer größter Abmessungen, der gleichzeitig früher ungewohnte Quantitäten Fracht mitzuführen erlaubte. Der Typ also des »Barbarossa«-Dampfers mit seinen weiteren Ausgestaltungen, wie diese im »Großen Kurfürsten« und dem »Washington« mit 13- bzw. 17.000 Tonnen Raumgehalt zu finden sind. Diese Klasse repräsentiert in der Gegenwart eine Art Universalschiff, welches in der Hauptreisezeit im Tropenverkehr, zu andern Zeiten mit demselben außerordentlichen Erfolge im transatlantischen Verkehr nach den Vereinigten Staaten verwendbar ist.

Der dritte Schiffstyp, der durch Wiegand geschaffen wurde, ist der moderne Schnelldampfer.

Ausgehend von »Kaiser Wilhelm der Große« mit 14.000 Tonnen brutto Raumgehalt, in Fahrt gesetzt 1896, und mit 22 Meilen Geschwindigkeit, findet dieser Typ über den »Kronprinz Wilhelm« hinweg mit »Kaiser Wilhelm II.« und der »Kronprinzessin Cecilie« mit 20.000 Tonnen brutto Raumgehalt und 23½ Meilen Geschwindigkeit seinen letzten Ausdruck.

Welche Leistung in der Schaffung einer solchen Flotte zu finden ist, ergibt der Zahlenvergleich. Von 213.000 Tonnen im Jahre 1892 ist die Lloydflotte gewachsen auf 738.000 Tonnen im Jahre 1907. Die Maschinenstärke ist gestiegen von 187.000 Pferdekraften auf ungefähr 580.000.

Was aber mehr ist, das ist die Tatsache, daß vom Jahre 1894 ab ausschließlich deutsche Werften für den Bau der Lloydflotte in Frage gekommen sind, mit der alleinigen Ausnahme der Jahre 1899 und 1900, in denen die deutschen Werften nicht in der Lage waren, die riesigen Aufträge des Lloyd voll zu übernehmen. Um welche Summen es sich bei diesen an deutsche Werften erteilten Aufträgen handelt, geht aus der Tatsache hervor, daß in den Jahren 1901 und 1903 je mehr als 31 Millionen Mark vom Lloyd an den deutschen Schiffbau gezahlt worden sind.

Dieser Einfluß auf den deutschen Schiffbau ist um so wichtiger, als, wie oben bereits angedeutet, die Werften zu ihrer gegenwärtigen Leistungsfähigkeit durch die großen Aufträge deutscher Reederei erst erzogen worden sind.

Seit seinem Bestehen hat der Norddeutsche Lloyd für Bauten der Lloydflotte verausgabt mehr als 417 Millionen Mark, davon haben für Neu- und Umbauten erhalten: deutsche Werften 258¼ Millionen, englische Werften etwas über 131 Millionen Mark, daneben sind in Deutschland fertig angekauft worden Schiffe für mehr als 12 Millionen Mark, in England für 9¼ Millionen, in anderen Ländern für etwa 6 Millionen Mark.

Mit der Reorganisation der Lloydflotte hat der Ausbau der Lloydlinien in den letzten 15 Jahren gleichen Schritt gehalten.

Die Reichspostlinie nach Ostasien ist verdoppelt worden und hat eine gar nicht hoch genug einzuschätzende Ergänzung im hinterindischen Zwischenverkehr erhalten. Der Lloyd kaufte im Jahre 1899 die beiden größten englischen Küstenlinien in Hinterindien und China auf und bildete daraus, unter gleichzeitigem Ersatz des übernommenen Schiffsmaterials durch in Deutschland gebaute Dampfer, seine Orient-Küstenfahrt, welche auf 17 Linien 51 Dampfer beschäftigt.

Die australische Reichspostlinie erhielt eine Ergänzung durch die Einrichtung der australischen Frachtlinie, welche, ausgehend, um das Kap der guten Hoffnung nach Australien läuft und, zurückkehrend, die gesamte australische Ostküste und die Sunda-Inseln in ihren Betriebsbereich zieht.

Die deutschen Schutzgebiete in der Südsee haben eine überaus wesentliche Ausgestaltung ihrer Schiffsverbindungen durch den Norddeutschen Lloyd insofern erfahren, als in Simpson-Hafen eine eigene Zentrale des Norddeutschen Lloyd angelegt ist, von welcher aus durch regelmäßige Schifffahrtslinien das gesamte Schutzgebiet in der Südsee befahren wird.

Eine Verbindung der beiden von den Reichspostdampferlinien angelaufenen Gebiete in Ostasien und Australien ist durch die Japan—Austral-Linie des Norddeutschen Lloyd hergestellt.

Der Norddeutsche Lloyd.

In derselben Zeit haben die nordamerikanischen Linien des Lloyd eine wesentliche Erweiterung erfahren. Nachdem zunächst den dringenden Bedürfnissen der Frachtschiffahrt noch im Jahre 1892 durch Einrichtung der Roland-Linie Rechnung getragen war, bilden jetzt die Schnelldampferlinie nach Newyork, die Barbarossa-Linie nach Newyork, die Linie der mächtigen Frachtdampfer der Rheinklasse nach Newyork und Baltimore, die Linie nach Philadelphia, Galveston und Savannah, zusammen mit der Linie Genua—Neapel—Newyork Verbindungen, welche nicht nur der Flagge des Norddeutschen Lloyd, sondern den großdeutschen Interessen in gewaltigem Maße zugute kommen.

Die Wiederaufnahme des Verkehrs nach Mittelamerika, die Ausgestaltung des Verkehrs nach Südamerika, nach Brasilien und Argentinien durch die Schiffe der neuen Lloydflotte, die Entwicklung eines eigenen Verkehrszentrums im Mittelmeer, das alles sind Errungenschaften, welche, durch die Reorganisation der Lloydflotte ermöglicht, der Initiative der gegenwärtigen Leitung des Lloyd ihren Ursprung verdanken.

Hand in Hand damit sind in den letzten 15 Jahren die riesigen Hafenerweiterungen in Bremerhaven gegangen, die Schaffung von Hilfsindustrien in der Armaturenfabrik in Bremen und die Erweiterung der Reparaturwerkstätten, die Anlage der gewaltigen neuen Docks in Newyork und die Schaffung eigener Inspektionen im überseeischen Auslande.

Den modernen Forderungen der Seeschiffahrt mit Bezug auf die Ausbildung des Personals ist der Lloyd gerecht geworden durch die Einrichtung seiner beiden Kadettenschulschiffe und durch die Vorschriften über die Ausbildung der Maschinisten.

Hand in Hand mit der Betriebserweiterung an sich und der inneren Organisation ist die Wohltätigkeitspflege des Lloyd gegangen. Die Seemannskasse, die Witwen- und Waisen-Pensionskasse, die Elisabeth Wiegand-Stiftung, die Unterstützungs-, Pensions- und Hilfskasse für die Landarbeiter des Lloyd legen dafür ein glänzendes Zeugnis ab.

Der Erfolg ist in vollem Maße den Bestrebungen des Lloyd zuteil geworden. Die Passagierzahl hat im Jahre 1906 eine halbe Million überschritten. Insgesamt hat der Lloyd seit seinem Bestehen mehr als 6½ Millionen Passagiere befördert. Mehr als 23 Millionen Mark fließen jährlich den Kohlengruben aus dem Betriebe des Lloyd zu, für mehr als 14 Millionen Mark verbraucht der Lloyd jährlich für Proviant auf seinen Schiffen, mehr als 2000 Agenturen, über das gesamte Erdenrund zerstreut, tragen die Lloydflagge. Deutschland darf dankend anerkennen, daß es der Initiative des Lloyd in der Schaffung erstklassiger Verbindungen nach allen Erdteilen, in der Schaffung einer unter allen Reedereien der Welt mit an erster Stelle stehenden Flotte, in der Befruchtung des Schiffbaues und seiner Hilfsindustrien, in der Ausbildung seemannischen Personals und nicht an letzter Stelle im Kapitalsumschlag, außerordentlich viel verdankt, daß die Maßnahmen des Lloyd auf vielen Gebieten als bahnbrechend zu bezeichnen sind.



Telegrammadresse: Hahol
Fernsprecher No. 872
Bank-Konto:
Deutsche Nationalbank
K. G. u. A. Bremen



Telegr.-Schlüssel: Scott's 1885 und 1896
Watkins' 1881, Appendix 1884
A 1. ABC 4th & 5th Edition

Hamburg-Bremer Afrika-Linie A.-G. Bremen.

Der Sitz der Gesellschaft befindet sich in Bremen. Aufgabe und Ziel des Unternehmens ist der Ausbau des Verkehrs mit dem europäischen Kontinent und Afrika. Zur Zeit sind drei Linien für den Fracht- und Passagier-Verkehr im Betriebe, und zwar:

- a) eine Nordlinie b) eine Mittellinie und c) eine Südlinie.

Die Expeditionen finden von Hamburg statt in etwa 10tägigen Zwischenräumen über Bremen (Antwerpen—Rotterdam) nach: Madeira, den Kanarischen Inseln, dem Senegal-Gebiet, Portugiesisch-Guinea, Französisch-Guinea, Sierra Leone, Liberia, der Elfenbein-Küste, dem Togo-Gebiet, Dahomey, dem Niger-Gebiet, Kamerun, Spanisch-Guinea, dem Französischen Congo, dem Congo-Freistaat, Portugiesisch-Westafrika und Deutsch-Südwestafrika.

Die Flotte der Gesellschaft besteht augenblicklich aus zehn auf deutschen Werften entstandenen erstklassigen Dampfern, deren Namen wie folgt lauten:

Friderun, Ingbert, Walburg, Ivo, Irmfried, Ingraban, Irmgard, Ingo, Henner, Immo,
mit etwa insgesamt 35 500 tons Tragfähigkeit.

Die Hausflagge zeigt den Bremer Schlüssel in schwarz auf weißem Grunde; in den vier Ecken lassen die Buchstaben H.B.A.L. in rot den Namen der Gesellschaft erkennen.

Ermutigt durch das neu belebte Interesse und die wachsende Bedeutung unserer afrikanischen Kolonien im Welthandel, erscheint die H.B.A.L. auf dem Plan, um an ihrem Teil zur Ausbreitung der deutschen Industrie und der deutschen Kultur an der afrikanischen Küste beizutragen.

Der alte hanseatische Wagemut trägt kühn die Flagge voran zu neuen verheißungsvollen Zielen und bildet ein festes Band zwischen dem vorwärtstrebenden Mutterlande und den sich kraftvoll emporringenden Pionieren deutscher Ausdauer und Zähigkeit auf dem großen und zukunftsreichen afrikanischen Arbeitsfelde.

Die Dampfpflugfirma JOHN FOWLER & Co. in MAGDEBURG

mit ihren Filialen in Berlin, Breslau, Posen, Prag, Wien, Budapest, Bukarest, Kiew u. a.

ist die Erfinderin des Dampfpfluges und baut diese hervorragende Ackergeräth als Spezialität seit ca. 50 Jahren. Die sozialen Verhältnisse haben insbesondere die Landwirtschaft gezwungen, sich der maschinellen Kraft Jahre eine derartige Höhe erreicht, wie sie zuvor. Der Grund hierfür ist hauptsächlich darin zu erblicken, daß die weltweite eingeführt sind und sich überall durch ihre Einfachheit, Haltbarkeit und Leistungsfähigkeit auf das Beste bewährt haben. Das Stamm der Firma John Fowler & Co., Magdeburg, ist von jeher darauf gerichtet, den Dampfpflug und die dazu erforderlichen Geräte stets zu verbessern, so daß dieselben heute eine derartige Stufe der Vollkommenheit erreicht haben, deren sich kein anderes Fabrikat rühmen kann.



Fowler'scher Dampfpflug-Apparat auf einer Zuckerrohr-Plantage auf Sumatra arbeitend.

JOHN FOWLER & CO., MAGDEBURG.

Auskunftsstelle:
Berlin NW 6, Schiffbauerdamm 21.

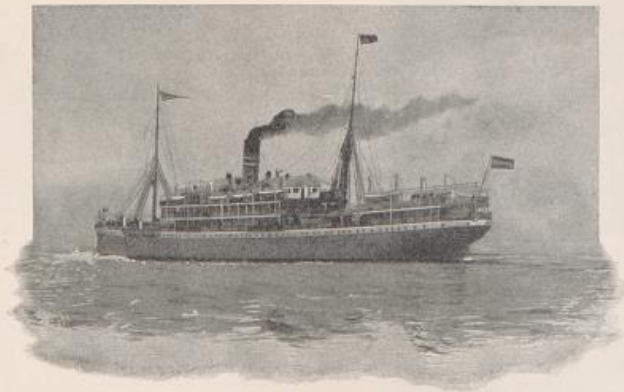
Dieser gute Ruf der Firma John Fowler & Co. in Magdeburg hat auch das Kolonial-Wirtschaftliche Komitee veranlaßt, von ihr einen Dampfpflug für ihre Plantage Saadon in Ostafrika zu erwerben. Der dortige Leiter desselben hat bereits seine allgrößte Zufriedenheit mit der Leistung des Apparates ausgesprochen und erhalt von der guten Umarbeitung des Bodens durch den Dampfpflug auch mit Bestimmtheit wesentlich größere Ernten. In diesem Erwartung wird die Plantage auch sicher nicht getauscht werden, da nach 50-jährigen Erfahrungen auf dem ganzen Kontinent überall durch Einführung der Dampfkultur sichere, schwerere und größere Ernten eingetret sind.

In Südwest-Afrika sind bereits seit längeren Jahren Fowler'sche Dampfpflüge ebenfalls mit bestem Erfolge tätig, auch haben sich die von obiger Firma nach den Kolonien gelieferten Dampf-Strahlenwalzen sowie Dampf-Straßenlokomotiven auf das Beste bewährt.

Aus Vorstehendem geht hervor, daß jeder Käufer eines Fowler'schen Dampfpfluges mit Sicherheit auf vorzügliche Leistungen und Erfolge rechnen kann, wodurch allein die Rentabilität des Anlage-Kapitals gesichert wird. Ein Apparat, der die erwähnten Vorzüge nicht besitzt, ist im allgemeinen, ganz besonders aber für die Kolonien, nicht verwendbar, da er die auf ihn gesetzten Hoffnungen niemals erfüllen kann.

Interessenten wird jede gewünschte Auskunft gern erteilt.

Deutsche Ost-Afrika-Linie



R. P. D. „Prinzessin“.

SEIT Mai 1907 hat die Deutsche Ost-Afrika-Linie auf den *Hauptlinien* ihre Fahrten *vermehrt*, während die bisherige *Zwischenlinie* für die Folge nur schwächlichlich durch Frachtdampfer betrieben wird und somit für den Passagierverkehr ganz ausscheidet. Die Deutsche Ost-Afrika-Linie unterhält nunmehr folgende *Passagier-Linien von Europa*:

1. Eine *dreiwöchige Post- und Passagierdampferverbindung* (Hauptlinie westliche Rundfahrt) durch den Atlantischen Ozean von Hamburg, Bremerhaven, Antwerpen, Boulogne, Las Palmas nach Deutsch-Südafrika, dem Kapland, Durban und Delagoabay und zurück über Las Palmas, Dover, Antwerpen, Bremerhaven nach Hamburg.

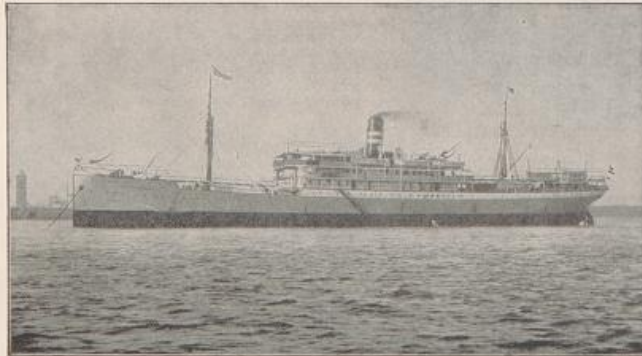
2. Eine *dreiwöchige Post- und Passagierdampferverbindung* (Hauptlinie östliche Rundfahrt) durch den Suezkanal von Hamburg über Rotterdam, Dover, Lissabon, Tanger, Marseille, Neapel nach Ost- und Südafrika und zurück auf demselben Wege.

Die auf dem *westlichen Wege* via *Las Palmas* nach *Kapstadt anreisenden Dampfer der Hauptlinie* kehren auf dem östlichen Wege durch den Suezkanal zurück und umgekehrt die durch den *Suezkanal* auf dem *östlichen Wege ausreisenden Dampfer der Hauptlinie* kehren auf dem westlichen Wege, d. h. durch den Atlantischen Ozean, via *Las Palmas* zurück. Die Dampfer der *Hauptlinien* machen also tatsächlich *Rundfahrten um Afrika* in beiden Richtungen, so daß der schwarze Kontinent auf ein und demselben Dampfer *ohne Kabinenwechsel* umfahren werden kann. Wer in den Fahrplänen die angegebenen Reisenummern verfolgt, ersieht daraus, welche Fahrten von ein und demselben Dampfer (gleiche Reisenummern) ausgeführt werden.

Afrika-Dienst

der

Woermann-Linie und Hamburg-Amerika-Linie



P. D. „Adolph Woermann“ bei Cuxhaven ankernd.

DER erste Woermann-Dampfer wurde im Jahre 1878 gebaut und der Verkehr mit Afrika galt damals fast ausschließlich der Beförderung von Waren; die Schiffe hatten nur eine bescheidene Einrichtung für wenige Passagiere, da im wesentlichen nur Angestellte der Handelshäuser und einige Missionare von Deutschland nach der Küste von Afrika reisten. Seit der Begründung der deutschen Kolonien an der Westküste Afrikas hat der afrikanische Handel mit Deutschland eine wesentliche Entwicklung erfahren und es stellte sich immer mehr das Bedürfnis nach Dampfern heraus, die auch für eine größere Anzahl von Passagieren bequeme Unterkunft boten. So sind mit dem sich von Jahr zu Jahr entwickelnden Verkehr auch die Dampfer immer größer und schneller geworden und haben so vorzügliche Einrichtungen, daß sie auch den besten Passagierdampfern ebenbürtig sind.

Im Jahre 1907 hat die Woermann-Linie 8 Dampfer an die Hamburg-Amerika-Linie verkauft und mit ihr eine Betriebsgemeinschaft für den Afrika-Dienst eingerichtet. Von der gemeinsamen Flotte sind neben den beiden bereits im Jahre 1902 für die Kameralfahrt erbauten Dampfern „Eleonore Woermann“ und „Lucie Woermann“ die neuen Doppelschraubendampfer Windhak, Adolph Woermann und Gertrud Woermann ganz besonders erwähnenswert, weil sie mit ihrer gediegenen und luxuriösen Ausstattung auch den Ansprüchen der verwöhnten Reisenden genügen werden.

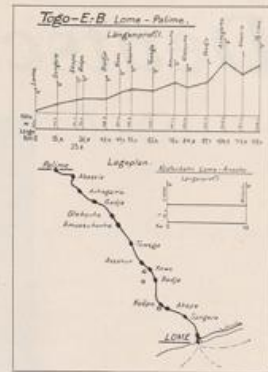
TOGO



Landungsbrücke bei Lome.

Togobahn. Die rund 120 km lange Bahnlinie von Lome bis Palime mit einer Spurweite von 1 m, größten Neigungen von 1:60 und kleinsten Krümmungshalbmessern von 200 m ist im Herbst 1904 begonnen und am 1. Februar 1907 dem allgemeinen Verkehr übergeben worden.

Den Betrieb auf der Bahnlinie führt eine Privatgesellschaft, welche gleichzeitig auch den Betrieb der 45 km langen Kästenlinie von Lome nach Anecho einschließt der bei Lome errichtete eisernen Landungsbrücke übernommen hat.



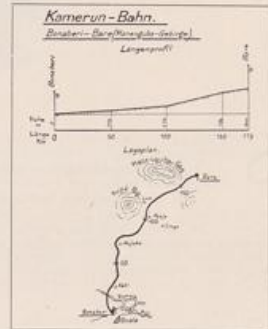
KAMERUN



Weg nach Lolodorf.

Kamerun-Eisenbahn. Diese zunächst mit einer Länge von 160 km nach dem Masengubergebirge führende Bahnlinie befindet sich seit Frühjahr 1907 im Bau. Sie erhält eine Spurweite von 1 m, größte Neigungen von 1:40 und kleinste Halbmesser von 120 m; ihre Fertigstellung und Inbetriebnahme soll konzessionsmäßig in 4 Jahren erfolgen. Die Fortführung der Bahn nach Bamun und dem Tsadsee dürfte sich an die erste Teilstrecke sofort anschließen.

Der von Natur vorzügliche Hafen von Duala, von dem die Bahnlinie ausgeht, läßt sich mit verhältnismäßig geringen Mitteln zu einem den höchsten Ansprüchen genügenden Umschlagplatz ausbauen.



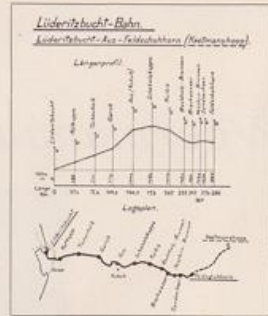
SÜDWEST-AFRIKA



Der Hafen von Lüderitzbucht.

Lüderitzbuchtbahn. Die Bahnlinie, welche in Kapspeur (1.067 m) und mit maximalen Neigungen von 1:40 und kleinsten Krümmungshalbmessern von 100 m z. Zt. erbaut wird, weist zwischen Lüderitzbucht und Keetmanshoop eine Gesamtlänge von rund 350 km auf. Mit dem Bau ist im Frühjahr 1906 begonnen worden. Die Betriebsöffnung der ganzen Strecke wird voraussichtlich November 1908 erfolgen.

Der Hafen von Lüderitzbucht kann als einer der besten Häfen an der Westküste Afrikas angesehen werden. Er bietet Raum für eine große Anzahl von Schiffen mit erheblichem Tiefgang und wird bei event. späterer Fortführung der Bahnlinie über Keetmanshoop hinaus in das Kapland hinein große Bedeutung erhalten.

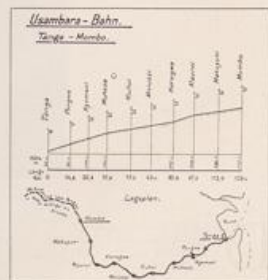


OST-AFRIKA



Station Tanga. (Ablenkweg der Sigi Export-Gesellschaft.) Deutsch-Ostafrika.

Usambara-Eisenbahn. Die ca. 129 km lange Strecke zwischen Tanga und Momba befindet sich seit Dezember 1904 im Betriebe. Sie hat eine Spurweite von 1 m, größte Neigungen von 1:40 und kleinste Krümmungshalbmesser von 150 m, ihre Fortsetzung nach dem Kilimandjaro- und Merugebirge steht bevor und diejenige nach dem Victoria Njansa ist in ernstliche Erwägung gezogen; mit der Ausführung dieser Projekte soll auch der Ausbau der Landungsanlagen in dem vorzüglichen Hafen von Tanga Schritt halten.

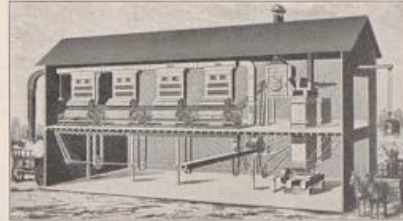


Kolonial-Maschinenbau



Transportables Wohnhaus aus Holz mit Eisen-Unterbau.
(Nautschä-Togo.)

Transportmittel
Werkzeuge
:: Geräte ::



Baumwoll-Entkernungs-Anlage.
(4 stüblig Sägen-Gins.)

THEODOR WILCKENS

Hamburg, Afrikahaus
Große Reichenstraße 25-33.
Telephon I Nr. 8416.

Telegraphenadresse:
Tropical, Hamburg — Tropical, Berlin.
A. B. C. Code 5 — Sautz & Hundius.
Bankkonto:
Filiale der Deutschen Bank, Hamburg.
Deutsche Bank, Depositen-Cassa A, Berlin.

Berlin NW7
Dorotheenstraße 22.
Telephon I Nr. 9726.

Ackerbaugeräte und Maschinen.
Antriebsmaschinen für Handbetrieb.
Automobile für Personen- und Gütertransport.
Bagger, Backöfen.
Ballenpressen.
Baumaterialien und Beschläge.
Baum- und Stumpf-Rodemaschinen.
Baumschutzeuge.
Baumwoll-Entkernungs-Maschinen.
Bergbau-Maschinen und Gerätschaften.
Bierbrauerei-Maschinen und Utensilien.
Reichert'sche Drahtseilbahnen.
Reichert'sche Verladevorrichtungen.
Bohrapparate und Werkzeuge.
Bohranleitungen auf Wasser, Kohle,
Mineralien.
Beerenerei-Maschinen und Utensilien.
Breitapparate.
Cement- und Concretein-Maschinen.
Dachpappen.
Dampfschneefräsen.
Dampfmaschinen und -Schiffe.
Dampflastwagen.
Dampflok-Maschinen für Handbetrieb.
Draht, Drahtgewebe, Drahtstifte.
Eisen- und Stahlwaren.
Eis- und Kältemaschinen.
Elektrische Anlagen.
Erfassungsmaschinen.
Erdeuß-Schälmaschinen.
Farben, Färbemittel.
Feuerlösch-Geräte und Utensilien.
Feuerschutzmittel.
Geldschranken und Kasetten.
Geräte für Landwirtschaft, Bergbau,
Eisenbahnbau usw.
Geräte- und Liefermaschinen.
Göpel- oder Rollwerke.
Häuser (Tropen) aus Holz und Eisen.
Hebezeuge, Winden.
Holzbearbeitungs-Maschinen.
Kaffee-Erntebereitungs-Anlagen.
Kakao-Erntebereitungs-Anlagen.
Kautschuk-Gewinnungs-Maschinen.
Instrumente, Messer und Blechbecher.
Kokosnuß-Erntebereitungs-Anlagen und Ma-
schinen für Kops und Paanz.
Krankenhaus-Laborant-Einrichtungen.
Lokomobile, Lokomotiven.



Dampfflug in Saadani (Deutsch-Ostafrika).
(Diesel komplette Garnituren für Deutsch-Ostafrika 1907 geliefert.)

Maschinen für alle landwirtschaftlichen, in-
dustriellen und bergbaulichen Zwecke.
Maschinen- und Bedarfsartikel.
Medikamente und medizinische Instrumente.
Metall-Zement-„Steglar“.
Mineralwasser-Apparate.
Motoren für Wind, Benzin, Petroleum, Spiritus,
Elektrizität.
Motorboote und -Wagen.
Mühlensagen und Maschinen für Hand- und
Kraftbetrieb.
Ölmüllern und Pressen.
Oelpalmenfrucht-Bereitungs-Anlagen.
Persennzüge.
Petroleum-Motoren.
Planztöpfe.
Photographische Apparate usw.
Pflanzgeräten und Maschinen.
Pumpen jeder Art.
Reinigungs-Anlagen und Maschinen.
Rostschuttmittel „Eisens“.
Sägewerks-Anlagen.
Sägen, Reitzzeuge, Geschirre für Pferde, Ochsen,
Esel.
Seilziehmittel.
Seifenfabrikations-Einrichtungen.
Seile aus Hanf und Leinwand.
Speicheranlagen.
Spiritus-Motoren, Lokomobilen.
Stahlwaren, -Blech, -Draht.
Staubsauger.
Strahlenlampen.
Tabak-, Zigarren- und Zigaretten-Fabrikations-
maschinen.
Telegraphen- und Telefon-Kabel- und -Anlagen.
Tierfellen.
Treibmaschinen.
Trocken-Anlagen und -Häuser.
Tropen-Anrichtungen.
Verpackungs-Materialien.
Wagen aller Art.
Wäscherei-Maschinen.
Wagen und Karren für alle Zwecke.
Wasser-Bohrungs-Apparate.
Wasser-Reinigungs-
Vorrichtungen und Werkzeugmaschinen.
Zelte.
Zerkleinerungs-Maschinen.
Ziegel-Maschinen.
Zuckerfabrikations-Maschinen.

Lieferung ab Fabriklager Hamburg.

Abteilung I:

Ausführung aller maschinellen Einrichtungen.

Lieferung sämtlicher Maschinen, Gerätschaften, Apparate, Transportmittel und Zubehörsätze für alle industriellen, bergmännischen und landwirtschaftlichen Betriebe, z. B.: für Agaven-, Baumwoll-, Kaffee-, Kakao-, Kautschuk-, Kokospalmen-, Pflanzungen. — Einrichtung von Mühlen für Korn, Mais, Reis für Hand- und Götterbetrieb, für Wind-, Wasser- und Dampfkraft. — Öl- und Seifen- und Pressen für Baumwollsaat, Erdnuß, Kops, Bohnen, Palmfrüchte, Rizinus, Sesam. — Einrichtung von Spiritus-Brennereien und Zuckerfabriken, Dampfwasch- und Eis- und Kälteanlagen, Bergwerks- und Wasserwerks-Anlagen, Hotelgasieren und Seilfabriken, Seifen- und Kerzenfabriken. — Lieferung von Eisenbahnen, Feldbahnen, Seilbahnen, Automobilen, Dampfmaschinen, Wagen, Fahrrädern, Dampf- und Motorbooten, Dampfmaschinen, Lokomobilen, Motoren, Wasserkühen, Göpelwerken. — Ausrüstung von Expeditionen.

Kostenanschläge und Rentabilitätsberechnungen. — Spezialkataloge in deutscher und fremden Sprachen kostenfrei.



Hotel „Kaiserhof“, Daressalam.
(1906 vollständig eingerichtet.)

Abteilung II:
Lieferung aller Einrichtungen
für Hotels und Ansiedler.

Möbel, Wäsche, Porzellan- und Küchengeräte.
Provisionen.



Hotel „Kaiserhof“, Daressalam.
(Veranda-Ansicht.)

Arthur Koppel Aktiengesellschaft.

Berlin NW7, Dorotheenstraße 45.

Hamburg.

Brüssel.

London.

New York.

Paris.

Rom.

Projektierung und Bau von
Kolonialbahnen



::: Feldbahnen :::

zum Transport kolonialer Erzeugnisse jeder Art, wie
Baumwolle, Kakao, Kaffee, Zuckerrohr, Tabak, Erze etc.



Arthur Koppel

VIII 7169.

Plantagenbahn. Westafrika.



ARTHUR KOPPEL

1945

Plantagenbahn. Südamerika.



Arthur Koppel A.G.

Kakaoverladung. Westafrika.



ARTHUR KOPPEL A.G.

VIII 7903

Zuckerrohrbeförderung. Cuba.



ARTHUR KOPPEL A.G.

VIII 8408

Kohलगewinnung. Indien.



ARTHUR KOPPEL

Plantagenbahn. Südamerika.

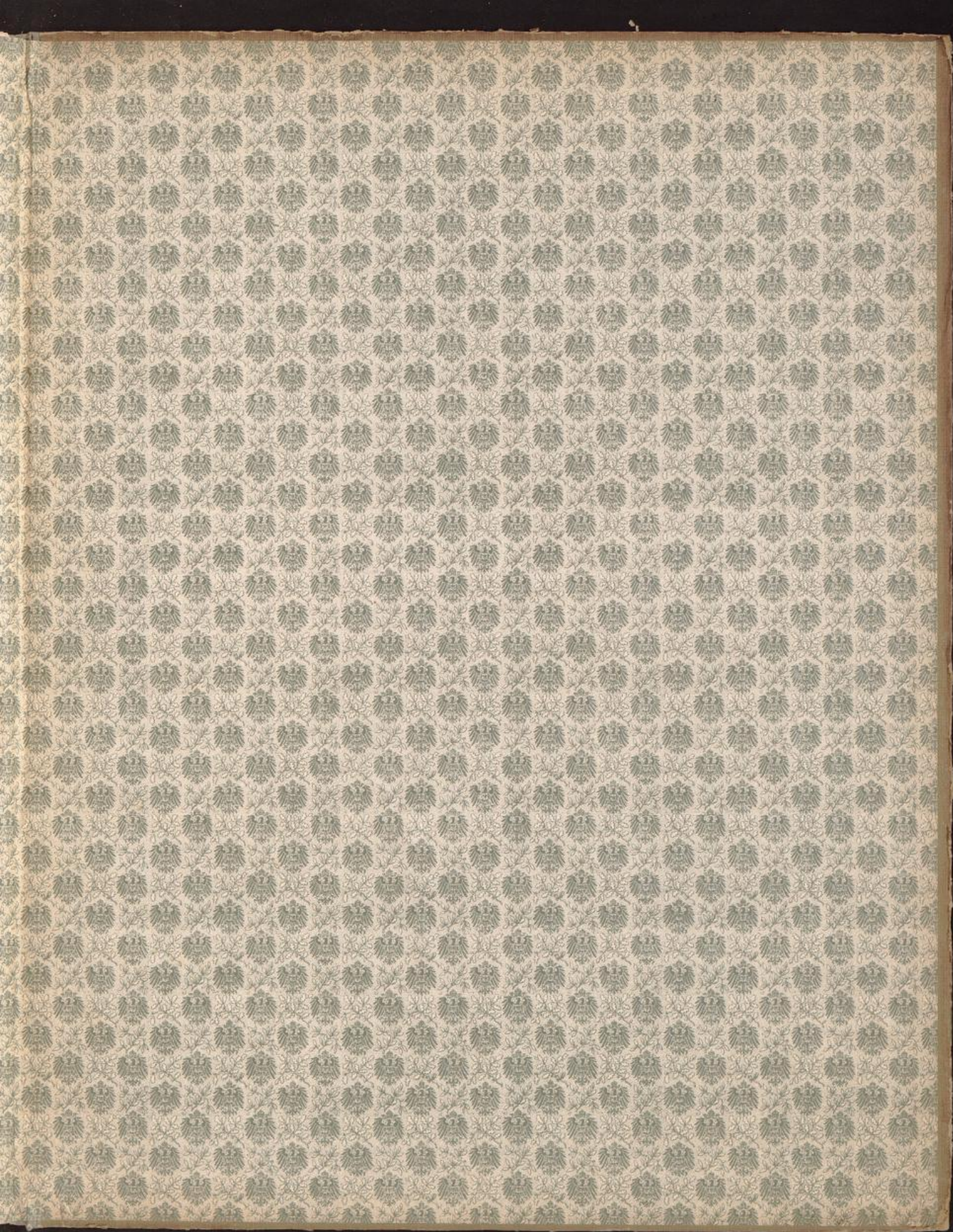


Otavibahn. Deutsch-Südwestafrika.



Otavibahn. Deutsch-Südwestafrika (Bauarbeiten).

Berlin, E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchdruckerei.



BERLINER BUCHBINDEEI WÜDDEN & Co., G. m. b. H., BERLIN S.W. 48.

