

Transoceanische Reise

S. M. CORVETTE „SAIDA“

in den Jahren 1884—1886.

Zusammengestellt nach den Berichten des Commandos der Corvette

vom

k. k. Marine-technischen Comité.

Mit einer Karte.

Beilage zu Heft IX u. X, 1886 der „Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens“.

P O L A.

Verlag der Redaction der Mittheilungen. — In Commission bei Carl Gerold's Sohn in Wien.
1886.

Zu der Instructionsreise, welche die im Jahre 1884 aus der k. k. Marine-Akademie ausgetretenen Seecadeten zu unternehmen hatten, wurde S. M. Corvette SAIDA ¹⁾, Commandant Fregattencapitän Heinrich Fayenz, vom Reichskriegsministerium, Marinesection, bestimmt und lag dieses Schiff am 1. October desselben Jahres segelklar im Hafen von Pola.

Reise-Instructionen.

Die auf die Dauer von 15¹/₂ Monaten bemessene Reise über Bahia und Capstadt nach Australien, den Südsee-Inseln, Java, Borneo und über Ostindien und den Suez-Canal zurück, hatte den vornehmlichen Zweck, die jüngst ausgetretenen Seecadeten in den praktischen Dienst einzuführen und denselben Gelegenheit zu bieten, die erworbenen theoretischen Kenntnisse anwenden und verwerten zu lernen.

Außer dieser Bestimmung hatte die Reise noch zu informatorischen Zwecken in commerciellen und consularischen Angelegenheiten zu dienen und war auch zur Sammlung ethnographischer und naturwissenschaftlicher Gegenstände auszunützen.

Auf die Ausbildung der aus der Schiffsjungenschule hervorgegangenen jungen Matrosen zu Unterofficieren war eine besondere Aufmerksamkeit zu richten.

Dem vornehmlichsten Zwecke der Reise entsprechend, waren alle Fahrten unter Segel zurückzulegen, zu jener durch das Mittelmeer und das Rothe Meer konnte der thunlichen Beschleunigung wegen auch die Dampfkraft benützt werden.

Überdies war es dem Commandanten gestattet, die Maschine zum Kreuzen der Calmenzone, zum Aufsuchen günstiger Windverhältnisse, sowie in besonderen Fällen, wo dies die zweckentsprechende Navigation erheischte,

¹⁾ Die Beschreibung der Corvette und die Nominalliste des bei Beginn der Campagne eingeschifften Stabes sind im Anhange enthalten.

in Gebrauch zu nehmen, dabei war jedoch die größte Ökonomie im Kohlenverbrauche zu wahren.

Die Reise war in folgender Route durchzuführen: Durch das Adriatische und Mittelmeer nach Gibraltar und von dort nach Ergänzung der Vorräthe an Kohlen und Lebensmittel nach Bahia.

Für den Fall, als in letzterer Stadt das gelbe Fieber herrschen sollte, war der Aufenthalt und Verkehr dortselbst auf das Allernothwendigste zu beschränken oder ein anderer Hafen der brasilianischen Küste anzulaufen, unter normalen Gesundheitsverhältnissen jedoch ein Verweilen von zehn Tagen in Aussicht genommen.

Diese Aufenthaltsdauer wurde auch für alle anderen größeren oder wichtigeren Hafenplätze als Norm festgesetzt, ein durch die Umstände gebotenes längeres Verbleiben an einem Orte konnte nach Ermessen des Commandanten ausgeglichen werden.

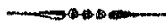
Von Bahia war bei Berührung des Caps der guten Hoffnung nach Australien zu segeln, und in der Erwartung, dass die günstigen Windverhältnisse eine rasche Fahrt gestatten, vorerst Adelaide anzulaufen.

Hierauf war Melbourne und Sydney zu besuchen, nach Auckland und den Samoa- oder Fidschi-Inseln zu steuern, und von dort die Reise nach den Sunda-Inseln und den Philippinen fortzusetzen; auf der Rückreise Point de Galle und Bombay oder auch nur einer dieser Häfen zu berühren.

Die Reihenfolge des Anlaufens von Sourabaja, Batavia, Labuan, Sandakan und Manila blieb dem Ermessen des Commandanten überlassen, ebenso war demselben der Besuch anderer Orte dieser Inseln und die Wahl der Route durch die Torres-Straße oder nördlich von Neu-Guinea anheimgestellt, jedoch der Termin der Rückkunft nach Pola auf Mitte Jänner gesetzt.

Von diesem vorgezeichneten Missionsprogramme wurde im Verlaufe der Reise insoferne abgegangen, als durch die Verzögerung auf der Überfahrt nach Australien der Besuch Adelaides entfiel und später statt der Philippinen mehrere der Molukken angelaufen wurden. Auf der Rückreise hatte die Corvette statt Bombay den Hafen Georgetown auf Pulo Penang besucht.

Rücksichtlich der Kartographie der Küsten, sowie der allgemeinen hydrographischen und meteorologischen Verhältnisse waren alle jene Daten zu sammeln, die geeignet scheinen, das hierüber Bekannte zu ergänzen und zu erweitern oder richtigzustellen. Die diesfälligen Erhebungen und angestellten Beobachtungen waren an das hydrographische Amt der k. k. Kriegsmarine einzusenden, um in den *„Kundmachungen für Seefahrer“* und *„Hydrographischen Nachrichten“* Veröffentlichung zu finden.



1. Von Pola nach Combur und Gibraltar.

Abfahrt von Pola: 2. October 6^{1/4}^h p. m.

Ankunft in Combur: 4. October 2^{1/2}^h p. m.

Reisedauer: 1 Tag 20^{1/4} Stunden.

Zurückgelegter Schiffsweg: 268 Seemeilen.

Hievon mit Dampf: 268 Seemeilen.

S. M. Corvette SAIDA verließ am Abende des 2. October 1884 den Centralhafen mit der Bestimmung nach Gibraltar.

In See fand das Schiff SO-Brise vor, weshalb im Course gegen den Canal von Busi weitergedampft wurde.

In der Nacht vom 3. auf den 4. October erkrankte der Maschinist Wagner und trat, nach kurzer Besinnungslosigkeit desselben, Gehirnschlag mit allgemeiner Lähmung ein. Mit Rücksicht auf den hoffnungslosen Zustand des Schwerkranken liel die Corvette gegen Punta d'Ostro ab, um denselben in Combur auszuschiffen.

Bei auffrischendem SO-Winde weiterdampfend, erreichte das Schiff um 1^{1/2}^h p. m. des 4. October Punta d'Ostro und ankerte um 2^{1/4}^h vor Combur.

Maschinist Wagner, der in das Truppenspital in Meligne ausgeschifft worden war, erlag seinem Leiden am Abende des 5.; dessen Leiche wurde bei Erweisung der reglementmäßigen Ehren am 7. auf dem Friedhofe zu Castelnuevo zur letzten Ruhe bestattet.

SAIDA wartete nun in Combur die Ankunft des als Ersatz für den Verstorbenen von Pola dorthin dirigirten Maschinisten W. Weidig ab und verließ hierauf am 10. October den Ankerplatz, um die Reise nach Gibraltar fortzusetzen.

Abfahrt von Combur: 10. October 12^h a. m.

Ankunft in Gibraltar: 20. October 9^{3/4}^h a. m.

Reisedauer: 9 Tage 21^{3/4}^h.

Zurückgelegter Schiffsweg: 1434 Meilen.

Hievon mit Dampf: 1236 Meilen.

Nach dem Verlassen der Bocche di Cattaro fand man in See frischen SO-Wind vor, gegen welchen aufgedampft wurde; bei Sonnenuntergang nahm derselbe derart zu, dass die Corvette unter Gaffelsegeln und Dampf, den Gang gegen die italienische Küste nehmend, an den Wind gelegt werden musste. Als am kommenden Morgen — den 11. October — der SO an Stärke abnahm, wurde Cours auf zehn Meilen West von Saseno und am Abende auf die gleiche Entfernung Ost von Cap Passero genommen.

Im weiteren Verlaufe der Reise dampfte SAIDA am 14. bei fortwährenden Gegenbrisen südlich von Sicilien; des frischen N- und NW-Windes

wegen nahm man die Passage zwischen der Insel Marittimo und den Keith-Riffen und nach Doublirung derselben am 15. Curs gegen Cap de Gata.

Am 18. October früh wurden auf der Höhe von Ivizza bei aufspringender SO-Brise Segel gesetzt und die Feuer zurückgeschoben; da der Wind jedoch am Nachmittage vollkommen abgeflaut hatte, musste die Maschine neuerdings in Betrieb gesetzt werden. Bei Benützung derselben wurde um $4\frac{1}{2}^h$ a. m. des 19. Cap de Gata und um 7^h a. m. des 20. der Felsen von Gibraltar gesichtet; gegen starken O-Strom steuernd, erreichte die Corvette um $9\frac{3}{4}^h$ a. m. des letzteren Tages die Rhede von Gibraltar, wo dieselbe vor dem Neutral-Ground vor Anker gelegt wurde.

Der Aufenthalt in Combur, sowie die Fahrt nach Gibraltar wurden benützt, um die Mannschaft mit ihren verschiedenen Dienstesstationen und den Verrichtungen auf denselben vertraut zu machen.

Gibraltar. Gleich nach dem Einlaufen in diesen Hafen war der Festung der vorgeschriebene Geschützsalue geleistet und der übliche Besuch mit dem Stationsschiffe, Kanonenboot GRAPLER, ausgetauscht worden.

Während des fünftägigen Aufenthaltes in Gibraltar wurden die Kohlen- und Lebensmittelvorräthe ergänzt und einige kleine Maschinenreparaturen vorgenommen.

Der Commandant erstattete in Begleitung des österreichischen Honorarconsuls für Gibraltar, H. Schott, und des k. k. Viceconsuls Janiczek Sr. Excellenz dem Gouverneur von Gibraltar, Generallieutenant Sir John A. dye, seinen Besuch und erbat sich bei dieser Gelegenheit die Erlaubnis, mit einem Theile des Schiffsstabes die Festungswerke besichtigen zu dürfen, welche ihm auf das zuvorkommendste ertheilt wurde.

Bei der am folgenden Tage stattgehabten Besichtigung der Fortificationen war bei dem zwischen »Grand Parade Place« und »Alameda Gardens« installirten 100 Tonnengeschütze die Dampfmaschine geheizt und exercirte im Beisein der Mitglieder des Stabes der SAIDA eine Artillerie-Abtheilung. Dieses Geschütz ist auf einer Drehscheibe in einem gemauerten und gepanzerten, überdies durch einen mächtigen Erdaufwurf geschützten Thurme placirt, feuert über Bank und kann in zwei Ladestellungen gebracht werden. Die Manipulation des Ladens, Auswischens, Senkens und Elevirens des Geschützes geschieht nahezu in derselben Weise wie an Bord der englischen Thurmschiffe. Ferner ist an diesem Geschütze eine Planspiegelvorrichtung — nach dem Principe der Sextantenspiegel — angebracht, die dem Vormeister das Visiren in vollkommen gedeckter Stellung ermöglicht.

An einem am 23. October vom Gouverneur gegebenen Balle nahmen der Commandant, Viceconsul Janiczek, sowie mehrere Officiere und Cadeten theil.

Rücksichtlich der commerciellen Verhältnisse Gibaltars ergibt sich auf Grund der vom Commando S. M. Corvette SAIDA gesammelten Wahrnehmungen und Daten Folgendes:

Gibraltar ist Freihafen; Schiffe aller Flaggen genießen in demselben gleiche Rechte und sind den gleichen Abgaben unterworfen.

Der Platz von Gibraltar ist von untergeordneter commercieller Bedeutung und hat bloß als Kohlenstation Wichtigkeit. Der Rückgang der Geschäfte datirt aus der Zeit, zu der Spanien das Differentialzollgesetz auf Waren, welche unter spanischer Flagge nach spanischen Häfen importirt

wurden, außer Kraft setzte, welches Privilegium zur Hebung der einheimischen Schifffahrt hätte beitragen sollen, jedoch Gibraltar zum Entrepôt sämtlicher für Spanien bestimmten europäischen Waren gemacht hatte.

Einstmals wurde der Schmuggel über Algesiras lebhaft betrieben, doch ist diese Einnahmequelle auch versiegt, seitdem die britische Regierung eine scharfe Controlle über den Warenverkehr ausüben lässt.

Ein weiterer Grund des geschäftlichen Rückganges Gibraltars ist darin zu suchen, dass sich gegenwärtig in Marokko selbst einige europäische Häuser etablirt haben und mit Umgehung Gibraltars, das einstens einen Abnehmer an Marokko fand, die Waren direct beziehen.

Die Consumenten in Gibraltar sind derzeit nur die eigene Bevölkerung, welche — das Militär inbegriffen — ungefähr 24 000 Seelen zählt, und die allerdings zahlreichen, hier einlaufenden Schiffe, welche den Hafen auf der Fahrt nach dem Mittelmeere, Ostindien, China etc. vorübergehend zur Ergänzung des Kohlenvorrathes und auch des Proviantes berühren.

Es besuchen jährlich ungefähr 5000 Dampfer und über 1200 Segelschiffe den Hafen, von welchen ersteren circa drei Vierttheile englische, von letzteren fast die Hälfte spanische Flagge führen.

In Gibraltar ist bei allen amtlichen Zahlungen das spanische Geld obligat. Außer diesem cursiren englische, französische und italienische Münzen. Österreichische acht Guldenstücke werden nur von einigen Firmen angenommen.

Die Maße und Gewichte sind ausschließlich die englischen. Die Rechnungen werden gleichförmig in spanischem und englischem Münzfuße geführt. Wechselcourse sind auf alle bedeutenderen Handelsplätze gleich und betragen im Mittel 3%.

Wie schon aus dem Gesagten hervorgeht, nimmt unter den Handelsartikeln *Kohle* den ersten Platz ein. Im letzten Quinquennium wurden alljährlich 800 000 t Kohlen, ausschließlich mittels Dampfer verfrachtet, aus England importirt. Die Zahl der mit Kohlenladung einlaufenden Dampfer beläuft sich im Jahre auf 400.

Die Preise der verschiedenen Kohलगattungen sind wenig differirend, da die Letzteren an Nutzeffect ziemlich gleich stehen.

Über die Hälfte der hier in den Handel kommenden Kohle entfällt auf die Ocean-Merthyr-Kohle — eine untergeordnete Cardiff-Sorte — zu 20—21 sh. pro Tonne ab Hulk oder ab Magazin. Nach dieser erscheint die Dumbraven-Merthyr-Kohle am meisten begehrt; sie notirt denselben Preis wie die erstgenannte Gattung. Eine weitere Qualität ist die Corys-Merthyr-Kohle, zu den besseren Cardiff-Gattungen gehörend; deren Preis variirt zwischen 22 und 23 sh. ab Hulk. Ferner gelangen noch geringe Quantitäten Newcastler Kohle zu 16—18 sh. zum Verkaufe, während feinere Qualitäten — wie Nixon-Kohle — nicht erhältlich sind; ebenso werden keine Briquets geführt.

Als Kohlenmagazine werden fast ausschließlich, wegen Raumangel am Lande, abgetakelte, alte Segelschiffe (Hulks) benützt, an welche zur Ergänzung des Kohlenvorrathes angelegt werden kann. Mittels Lastbooten unter Bord gestellte Kohle kommt um 2 sh. 3 d. pro Tonne höher zu stehen.

Von Kohlenfirmen können genannt werden: London Coal Company; Smith-Imossi (Gibraltar Coal Company); Trancia Bro's.; John Carara & Sons; A. Malcos; J. Rugeroni & Sons; Longlands-Cowel & Co.; M. H. Bland & Co.

Im Bedarfsfalle und nach Maßgabe des vorhandenen Raumes gestattet die Regierung allen Handelsleuten, die Kohle an der Spitze der Arsenalsmole gegen entsprechenden Zins ungedeckt zu lagern.

Bei Kohlenmangel gibt die Regierung den Platzfirmen über Verlangen, entweder gegen Barzahlung oder leihweise, Kohle aus den eigenen Depôts, welche 10 000—12 000 t fassen.

Es sei hier auch bemerkt, dass die englische Regierung die Vornahme von Reparaturen der Handelsschiffe in ihren Docks mit eigenen Arbeitern, gegen Entrichtung einer proportionirten Abgabe, gestattet.

In nächster Linie kommt der Handel mit *Lebensmittel* in Betracht, welche zum großen Theile zur Approvisionirung der Schiffe dienen, und von denen die frischen Qualitäten, sowie das Schlachtvieh aus Marokko bezogen werden.

Über die Handelsartikel, die für die österreichisch-ungarische Industrie von Interesse sein können, wäre Folgendes zu bemerken:

Bauholz. Das gesammte in Gibraltar importirte Bauholz wird theils für die unbedeutenden Neubauten, theils zur Instandhaltung der Gebäude, sowie zum Bau von Last- und Passagierbooten verwendet, zumeist aber von der Regierung für militärische Zwecke angekauft. Ein kaum nennenswerter Export findet zur Deckung des kleinen Bedarfes nach den naheliegenden Ortschaften an der spanischen Grenze statt. Dasselbe wird von Norwegen bezogen und beschränkt sich der Consum auf die beiden Holzgattungen Eiche und Fichte. Die verwendete Eiche ist ausschließlich Steineiche; Rothfichte wird für Schiffs- und Hausbauten, Weißfichte für den sonstigen Bedarf verwendet.

Eichenholz kommt in folgenden Dimensionen (englisches Maß) vor:

60'	Länge und	28" × 28";
50'	" "	24" × 24";
30'	" "	22" × 22";
25'	" "	20" × 20".

Die Roth- und Weißfichte dagegen kommen in Bohlen von 14' Länge und 9" × 3" (englisches Maß) in den Handel.

Beide Holzgattungen werden, ihrer Verwendung entsprechend, nach Angabe und auf Rechnung des Käufers in der Dampfsäge eines Privaten geschnitten.

Der Preis des Eichenholzes stellt sich pro englischen Cubikfuß auf 7 $\frac{1}{2}$ —8 Frcs., jener der Rothfichte auf 70 Frcs. und der Weißfichte auf 55 Frcs. pro Dutzend Bohlen nach obgenannten Dimensionen.

Holzfirmen: Lewy & Co., M. H. Bland & Co.

Möbel. Eine Möbelfabrication im eigentlichen Sinne des Wortes existirt in Gibraltar nicht. Es werden nur ordinäre Rohr- und Holzmöbel, mit Ölfarbe grundirt und dann gefirnist, erzeugt.

Mittelfeine Qualitäten mit Nussholzfourrier werden aus Lissabon bezogen. Sie haben Façon und Größe unserer Möbel, kommen jedoch — ohne Goldagio — um 50% theurer zu stehen als die österreichischen.

Luxusmöbel mit Mahagonifournier sind ausschließlich englisches Fabrikat: dieselben sind ziemlich theuer, jedoch fein gearbeitet, elegant und solid.

Eisen und Stahl. Die Einfuhr in diesen Artikeln beschränkt sich auf den geringen Bedarf Gibraltars und der angrenzenden spanischen Ortschaften.

Roheisen und Rohstahl werden ausschließlich aus England importirt, bearbeitetes Eisen und Stahl in feiner und mittelfeiner Sorte ebenfalls aus England, während ordinäre Qualität aus Frankreich, zum Theile auch via Hamburg aus Deutschland bezogen wird.

Bis vor fünf Jahren, zu welcher Zeit directe Dampfverbindungen mit Triest bestanden, importirte die Firma A. Hatchwell mittels Dampfer solcher Linie für den marokkanischen Markt Eisen und ordinäre Stahlwaren aus Oesterreich. Hauptsächlich wurden Kistenstahl (*acciajo di Milano*), Feilen in Bündeln und ordinäre Taschenmesser mit hölzernem Stiel (Taschenfeitel) bezogen. Seitdem die erwähnte Dampfverbindung nicht mehr besteht, werden diese Artikel von der genannten Firma via Frankreich, ohne Berührung des Platzes von Gibraltar, bezogen.

Zucker. Gibraltar bezieht denselben zumeist aus Frankreich, Holland und Nordamerika. Der Versuch mit dem Importe österreichischen Zuckers scheint bisher ohne Erfolg gewesen zu sein.

Die hauptsächlichst hier vorkommenden Sorten sind: Holländischer Brotzucker und Würfelzucker, französischer Würfelzucker und Stückzucker und nordamerikanischer Würfelzucker. Unter den Pilé-Arten ist der holländische am meisten vertreten.

Die Geschäfte werden nach Muster oder Zeit abgeschlossen. Ratenzahlungen waren bisher nicht üblich.

Transito in Zucker existirt nicht. Die Verpackungsart ist die allgemein übliche: in Kisten (Würfel und Broto) à 150 *kg*, in Fässern (Pilé) gleichfalls à 150 *kg* und in Säcken (Stückzucker) à 100 *kg*.

Zuckerfirmen: M. Gomez, Lowy & Co., A. Blond & Co., E. Castro, J. Glasgow & Co., Carvor Bro's., Ved. de Serfaty und J. Saccone. Insbesondere kann das Haus M. Gomez, welches seit 24 Jahren in diesem Zweige thätig ist, zur Einholung weiterer Informationen und Anknüpfung von Verbindungen bestens empfohlen werden.

Etwa einen Monat vor Ankunft der SAIDA in Gibraltar machte ein Generalagent deutscher Zuckerfabriken den dortigen Firmen weitgehende Zugeständnisse rücksichtlich Preis, Form, Verpackung und Ratenzahlungen; derselbe soll größere Lieferungsgeschäfte abgeschlossen haben.

Mehl. Dieses wird hauptsächlich aus Frankreich und Nordamerika importirt. Die Firma Saccone führt Mehl der Triester Dampfühle *Economio*, welches, obwohl weitaus feiner als die übrigen Sorten, für den großen Consum zu theuer befunden wird.

Die Verpackung geschieht in Fässern.

Nebst der genannten Firma beschäftigen sich noch mit Mehlhandel: A. Blond & Comp. für französisches, J. Sprague und Lowy & Co. für amerikanisches Mehl.

Spiritus. Importirt wird deutscher via Hamburg und österreichischer via Triest. Letzterer ist theurer, jedoch bei weitem besser. Derselbe geht behufs Bereitung der feineren Liqueursorten im Transit nach Spanien.

In diesem Artikel arbeitet vornehmlich die Firma Saccone.

Geistige Getränke. Unter den Bieren wird Bass'sches Pale-Ale zumeist consumirt, nebenbei deutsches Bier. An Wein überwiegt am Platze der spanische, es kommen jedoch auch Rheinweine und als solche etikettirte ungarische Weine in den Handel. Unter den mannigfachen Liqueuren behauptet

Maraschino von Luxardo in Zara einen guten Platz. Information und Vertretung am besten durch Firma Saccone.

Spiritus, Liqueure, Weine und Biere sind die einzigen unter den in Gibraltar eingeführten Artikeln, die einer Abgabe (duty) unterliegen. So werden für jede Gallone Spiritus bei Normalstärke — mit Sykes Hydrometer gemessen — 5 Pesetas eingehoben. Für Wein ist pro Gallone eine *duty* von 40 Cts. und für Bier eine solche von 5 Cts. festgesetzt. Flaschenwein zahlt pro Dutzend Flaschen 1 Peseta 25 Cts.

Papier. In größeren Mengen kommt nur Packpapier in den Handel, das dormalen aus England, Frankreich, Italien und Belgien bezogen wird. An feineren Sorten ist der Bedarf gering und wird zumeist aus Frankreich gedeckt.

Österreichisches Fabrikat soll durch französische Firmen eingeführt werden.

Als wichtig wurde hervorgehoben, dass das Papier eine bestimmte Form und Größe haben müsse.

Cigarettenpapier wird ausschließlich aus Spanien bezogen; den Verkauf en gros hat die Firma Bartilos. Weitere Papierfirmen sind: Ved. Corsi, M. Gomez und Ved. Serfaty.

Porzellan und Steingutwaren werden aus England und Deutschland via Hamburg bezogen. Absatz finden nur untergeordnete Sorten, welche zu sehr niedrigen Preisen in den Handel kommen.

Porzellan-Luxuswaren haben keinen neunenswerten Absatz. Eine Ausnahme machen Majolica-Imitationen aus Lissabon, die — besonders von Fremden — stark gesucht werden. Die Waren sind bei sehr niedrigen Preisen außerordentlich geschmackvoll und originell.

Tuchkleider und Wäsche liefert England in vorzüglichster Qualität und zu sehr niedrigen Preisen.

Der Bedarf an *Schuhwaren* wird durch das Kleingewerbe in loco gedeckt.

Der Handel mit *Waffen* ist sehr gering und ganz in englischen Händen. Die Waffeneinfuhr nach Marokko unterliegt dortselbst hohen Zöllen und einer strengen Beaufsichtigung.

Unter den Bankfirmen sei das Bankhaus Schott & Comp., welchem der k. u. k. Honorarconsul Schott und dessen Bruder (kais. deutscher Consul) vorstehen, genannt; dasselbe genießt bei der Kaufmannswelt Gibaltars großes Ansehen.

Erstgenannter machte den Commandanten der SAIDA mit den ersten Firmen bekannt und ermöglichte dadurch dessen Orientirung in commerciellen Angelegenheiten.

Schließlich sei der Bemerkung Raum gegeben, dass fast allseits das geringe Interesse der österreichisch und ungarischen Industriellen für diesen Platz hervorgehoben und angeführt wurde, dass es den dortigen Firmen mitunter unmöglich war, auch nur Preiscourants österreichischer oder ungarischer Häuser zu erhalten.

Aus der folgenden Zusammenstellung sind die Dampferlinien, welche mit Gibraltar einen regelmäßigen Verkehr unterhalten, sowie die Agenturen der betreffenden Gesellschaften ersichtlich:

I. P. & O. Dampfschiffahrtsgesellschaft. Gibraltar—Malta—Port-Saïd—Suez. Agent: Smith, Imossi & Co.

- II. Zwischen Gibraltar und Algesiras zweimal des Tages, vor- und nachmittags. Agent: T. Haynes.
- III. N. Paquet-Ainé & Co. Marseille—Gibraltar—Berberische Küste und Canarische Inseln. Agent: J. Bergel.
- IV. Glyn & Co. Line of Steamers (Z Line). Liverpool und italienische Küste. Agent: H. Bland & Co.
- V. Französische Linie zwischen Havre—Lissabon—Cadiz—Gibraltar und Malaga. Agent: E. K. Bonnet.
- VI. Spanische Dampfer für die Linie Ceuta und Tetuan. Agent: T. Haynes.
- VII. Pickernell & Co. Line of Steamers. London und italienische Küste. Agent: J. Peacock & Co.
- VIII. Mersey Steamship Company. Marocco Line. Agent: F. Carreras.
- IX. Moss-Line. Liverpool und Alexandria. Agent: Smith, Imossi & Co.
- X. Französische Linie: Genua—Brasilien und La Plata. Agent: Longlands, Cowell & Co.
- XI. British and Foreign Steam Navigation (Burus & M'Iver). Liverpool—Italien—Sicilien und Türkei. Agent: M. H. Bland & Co.
- XII. Compagnie Anonyme de Navigation Mixte. Nemours—Oran und Algier. Agent: J. Bergel.
- XIII. Compagnie Generale Transatlantique. Malaga—Mellila—Nemours—Oran—Cartagena und Marseille. Agent: J. Bergel.
- XIV. Castle Line. China—New-York—London. Agent: J. Rugeroni & Sons.
- XV. Gibraltar—Cadiz—Malaga. Agent: A. Haynes.
- XVI. Italien—Montevideo—Buenos-Ayres. Agent: V. & A. Corsi.
- XVII. Leylands Line. Liverpool—Genua—Livorno—Neapel u. Alexandrien. Agent: Carver Bro's.
- XVIII. Halls Line. London—Gibraltar—Malaga und Cadiz. Agent: J. Peacock & Co.
- XIX. Cunard Line. Von Liverpool allenthalben. Agent: M. H. Bland & Co.
- XX. British India Steam Navigation Company (Limited). Agent: Thomas Mosley.
- XXI. Saenz & Co. Spanische Linie. London—Havre—Cadiz—Lissabon—Sevilla. Agent: Rugeroni & Sons.
- XXII. Robert M'Andrew & Co. London und die spanischen Häfen. Agent: M. Matteos & Sohn.
- XXIII. Stoomvaart-Nederland-Maatschappij. Amsterdam—Batavia. Agent: Archbold, Johnston & Power.
- XXIV. Royal Netherlands & Co. Agent: Turner & Co.
- XXV. Berberische Küste—Tanger. Agent: M. H. Bland.
- XXVI. Für die spanische Küste. Agent: Eug. Oncala. Algesiras.
- XXVII. Compania Transatlantica. Cadiz—Portorico—Havana. Agent: Onetti & Son.
- XXVIII. Anchor Line. Mittel- und Adriatisches Meer. Agent: Henderson Bro's.

2. Von Gibraltar nach Bahia.

Abfahrt von Gibraltar: 25. October, 3 $\frac{1}{2}$ ^h p. m.

Ankunft in Bahia: 25. November, 9^h a. m.

Reisedauer: 30 Tage, 17 $\frac{1}{2}$ Stunden.

Zurückgelegter Schiffsweg: 3901 Meilen.

Hievon mit Dampf: 1039 Meilen.

Nach dem Verlassen von Gibraltar wurde bis zum Morgen des 26. bei leichter östlicher Brise weiter gedampft und hierauf, als der Wind von NO bis Ost frischer eingesetzt hatte, unter Segel in südwestlichem Curs gegen die O-Seite von Madeira gesteuert.

Als am Nachmittage des 29. der Wind abgeflaut und geschrallt hatte, ließ der Commandant die Maschine neuerdings in Betrieb setzen und im südwestlichen Curse weiter steuern.

Die für die Überfahrt einzuschlagende Route wurde nun mit Rücksicht auf die Jahreszeit nach den Angaben von Capitän Toynbee und Van Heerdt so gewählt, dass sie an den Canarischen und später an den Cap Verdischen Inseln knapp im Westen vorüberführte. Von letztgenannter Inselgruppe steuerte man in südlichen und süd zu östlichen Cursen derart, dass 15^o nördl. Breite in 26 $\frac{1}{2}$ ^o westl. Länge, 10^o nördl. Breite in 26^o westl. Länge und 5^o nördl. Breite in 24 $\frac{1}{2}$ ^o westl. Länge geschnitten wurden. Im weiteren Verlaufe steuerte SAIDA vom östlichsten, ungefähr in 4^o nördl. Breite erreichten Punkte derart in süd-südwestlichem Curse gegen den Äquator, dass derselbe in 27^o 10' westl. Länge geschnitten wurde. Dieserart konnte aus dem unter den Canarischen und Cap Verdischen Inseln frischer wehenden NO-Passate Nutzen gezogen und die Äquatorialcalme an einer schmalen Stelle des Gürtels durchschnitten werden; schließlich war man bei der im ganzen eingehaltenen östlichen Route mit dem Einsetzen des SO-Passates in der Lage, denselben zu directer Fahrt nach dem Bestimmungsorte zu benützen.

Am 30. und 31. October steuerte die Corvette unter Dampf gegen die W-Seite der Canarischen Inseln. Am Morgen des letztgenannten Tages war die Höhe der Insel Palma, über welcher schweres Gewölk lagerte, erreicht. Nach vorangegangenem heftigen Regen stellte sich im Laufe des Vormittags NO-Brise ein, die rasch bis zur Stärke 4 anwuchs; das Schiff war zu diesem Zeitpunkte in ungefähr 30^o nördl. Breite in den NO-Passat getreten.

Es wurde nun die Fahrt unter Segel wieder aufgenommen und gelangte die Corvette, vom Passate begleitet, bis auf 9^o nördl. Breite und 26^o westl. Länge, welche Position am 12. November erreicht war. Die hier eingetretene totale Windstille zeigte, dass SAIDA an der Nordgrenze des Calmengürtels angekommen war.

Der NO-Passat hatte von 30^o nördl. Breite an bis südlich der Cap Verdischen Inseln — circa bis zu 17^o nördl. Breite — aus Nz W bis NO in der Stärke 2—5 bei rasch wechselnder Bewölkung und zahlreichen kurzen Regengüssen geweht. Südlich von 17^o nördl. Breite trat der Passat aus NOz N stetiger und in der Stärke 3—6 auf.

Vom 12. auf den 13. und vom 13. auf den 14. November durchdampfte SAIDA den Calmengürtel bei schwachen, variablen Brisen und Windstillen mit andauerndem Regen.

Am Nachmittage des 14. — auf ungefähr 4 $\frac{1}{2}$ ^o nördl. Breite — setzte der SO-Passat ein, worauf man die Maschine abstellte und die Fahrt mit

Segel fortsetzte. Mit Backbordhalsen am Winde haltend, wurde der Äquator am 16. um 11^h p. m. in 27° 10' westl. Länge geschnitten.

Im weiteren Verlaufe der Fahrt steuerte SAIDA bei etwas raumerem SO-Passate in einer Entfernung von circa 200 Meilen von der brasilianischen Küste und zog dermaßen von dem hier nach SW setzenden, von der Äquatorialströmung abzweigenden Strome Nutzen.

Der anfänglich aus SSO in der Stärke 2 — 4 wehende Passat gieng nach zwei Tagen auf SO, Stärke 4—6, über und nahm am 23. die Richtung aus Oz N an. Um Mittag dieses Tages wurde Curs auf den Hafen von Bahia genommen und mit Tagesanbruch des 25. die brasilianische Küste gesichtet.

Nachdem bei vollkommen abflauer Brise die Maschine in Betrieb gesetzt worden war, ankerte die Corvette um 9^h a. m. des 25. nach den Weisungen des Hafenamtes in dem für Schiffe in Quarantaine bestimmten Theile der Bucht und nach Ablauf der 24stündigen Observationsfrist auf dem für Kriegsschiffe reservirten Platze unter Fort S. Marcello.

Die Überschreitung des Äquators feierte man in hergebrachter Weise durch Veranstaltung einer Festlichkeit für die Mannschaft, die bei heiterster Stimmung in größter Ordnung verlief.

Vom 6. November an wurden der eingetretenen Temperaturerhöhung wegen, Sommerkleider angelegt, und ließ man die Mannschaft täglich nachmittags Douchebäder nehmen.

Jede der Maschinenfahrten während der Reise wurde zur praktischen Unterweisung der Seecadeten im Maschinendienste benützt, sowie überhaupt der praktischen Ausbildung derselben im allgemeinen ein besonderes Augenmerk geschenkt. Der Commandant der Corvette hebt in seinem nach der Ankuft in Bahia datirten Berichte in anerkennender Weise die Fortschritte und Leistungen der Seecadeten, sowie deren gedeihliche physische Entwicklung hervor.

In Bahia ¹⁾ traf SAIDA mit den brasilianischen Kanonenbooten ARA-GUARY und GUARANY, sowie der Corvette GUANABARA zusammen, von welchen Schiffen ersteres den Stationsdienst in diesem Hafen versieht. Über vorhergegangene Einladung nahm SAIDA mit den genannten Schiffen an der Feier des Geburtstages Sr. Majestät des Kaisers von Brasilien theil.

Auch hier wurden während des eiltägigen Aufenthaltes die Kohlen- und Lebensmittelvorräthe ergänzt, sowie die Takelage für die bevorstehende Reise nach dem Cap der guten Hoffnung in Stand gesetzt.

Zur Zeit, als SAIDA in Bahia vor Anker lag, war die dortige Bevölkerung wegen der im Gange befindlichen Parlamentswahlen in großer Aufregung und Bewegung. Diese Wahlen erhielten durch die Slavenfreilassungsfrage eine besondere Wichtigkeit, da in der kommenden Session die Regierung ein Gesetz zur Vorlage zu bringen beabsichtigte, welchem nach allen 60jährigen Slaven die Freiheit zu schenken wäre. Da nun aber nach der im Jahre 1871

¹⁾ Rücksichtlich des Hafens von Bahia, dessen Werke, sowie des See-Arsenals siehe „Reise S. M. Corvette AURORA nach Brasilien und den La Plata-Staaten in den Jahren 1884/85“, herausgegeben von der Redaction der „Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens“.

proclamirten Slaven-Emancipationsacte und dem Verbote des weiteren Importes von Slaven es dennoch bei höherer Angabe des Alters gelang, solche einzuschmuggeln, stehen manche Slaven heute in einem Alter, in welchem sie den Plantagenbesitzern noch wesentliche Dienste leisten können und deren Freigebung somit für ihre Besitzer einen großen Verlust bedeuten würde.

*

Die von SAIDA in Bahia gesammelten handelspolitischen Daten, über Brasilien im allgemeinen und den berührten Hafen im besonderen, lassen sich — in Ergänzung des darüber in der früher angeführten Reisebeschreibung S. M. Corvette AURORA Gesagten — in folgendem zusammenfassen.

Während Brasilien einen großen Reichthum an Exportartikeln von exotischen Bodenerzeugnissen aufweist, ist es mangels einer eigenen Industrie genöthigt, den größten Theil der gewöhnlichen Lebensbedürfnisse aus dem Auslande zu beziehen. Von der Luxusware bis zur einfachsten Hauseinrichtung, von der Kleidung bis zu den bescheidensten Artikeln des Lebensunterhaltes müssen alle Bedürfnisse der europäischen und eines großen Theiles der farbigen Bevölkerung importirt werden.

Trotz der hohen Einfuhrszölle ist es der Regierung bisher nicht gelungen, die heimische Industrie zu heben, und es manifestirt sich der Erfolg dieser Maßnahme lediglich in der enormen Vertheuerung der importirten Waren.

Zur Deckung der Geldbedürfnisse des Staates sah man sich, da directe Steuern als ungenügend erkannt wurden, gezwungen, auch die eigenen Producte bei der Ausfuhr zu besteuern — es unterliegen somit auch diese einer Vertheuerung.

Über die Hälfte der Staatseinnahmen bilden die Einfuhrszölle, etwa 15% die Ausfuhrszölle und der entfallende Rest vertheilt sich auf anderweitige indirecte Steuern, die hauptsächlich dem Verkehrsleben (Post-, Bahn-ertragnis etc.) zur Last fallen. Die nachstehend angeführte, nach einer der allwöchentlich verlautbarten amtlichen Kundgebungen verfasste Tabelle enthält den auf die einzelnen Artikel entfallenden Betrag des Exportzolles in Procenten des Warenwertes ausgedrückt:

Artikel	Reichszoll	Provincialzoll
Zucker	4	2
Kaffee	7	6
Cacao	6	9
Häute	9	9
Tabak	9	6
Piassava	8	9
Hölzer	9	15
Tacciopa	6	4

Das Bestreben, sich vom Auslande zu emancipiren, scheiterte der Hauptsache nach an dem Mangel an Arbeitskräften. — In richtiger Erkenntnis dieses Umstandes hat die Regierung sehr liberale Verfügungen für Einwanderer getroffen; es wird denselben die Überfahrt theilweise vergütet, größere Landcomplexe werden ihnen zugewiesen, sowie Steuerfreiheit zugestanden, für ärztliche Hilfe, Versorgung der Kranken, für Schul- und Religionsbildung

wird Vorsorge getroffen; aber bei all diesen Begünstigungen wurde bisher keine zahlreiche Einwanderung erreicht. Einige bescheidene Erfolge ausgenommen, scheitern im allgemeinen alle Versuche, der europäischen arbeitenden Classe Eingang zu verschaffen an der Ungunst der klimatischen Verhältnisse. Es bleibt der Zukunft vorbehalten, zu erweisen, ob die Heranziehung chinesischer Kulis zur Arbeit im Lande zweckentsprechend sein wird.

Auf die commerciellen Verhältnisse Bahias übergehend, ist zu bemerken, dass das deutsche Element, welches dort sehr stark vertreten und in stetigem Wachsen begriffen ist, die englischen Handlungshäuser fast ganz verdrängte.

Der Export wird ausschließlich durch Fremde, der Import zum größten Theile von einheimischen und portugiesischen Häusern und nur in einzelnen Artikeln auch durch englische, deutsche und Schweizer Firmen betrieben.

Die wesentlichsten Artikel des Exportes sind die folgenden:

In erster Linie *Tabak*. Der Handel mit demselben liegt ausschließlich in Händen von Hamburger und Bremer Firmen. Im Jahre 1884 wurden bis Ende November ungefähr 250 000 Ballen à 80 *kg* exportirt, was im Vergleiche zur Ausfuhr im Jahre 1880 — 182 000 Ballen — und 1881 — 212 000 Ballen — eine beträchtliche Zunahme ersehen lässt. Die Preise des Tabakes sind je nach Qualität sehr verschieden und variiren pro Robe à 15 *kg* für gewöhnliche Sorte zwischen 2 und 12 Milreis (2—12 fl. ö. W.), für den sogenannten Finos zwischen 15—20 Milreis.

Die Tabakausfuhr richtet sich größtentheils nach den Nordsee-Häfen. Seit zwei Jahren werden ungefähr 30 000 *kg* jährlich der französischen Regierung direct verkauft, während die österreichische Regie, welche ebenfalls einen Theil des Bedarfes durch Bahia-Tabak deckt, denselben aus zweiter Hand über Hamburg bezieht.

Der Export an *Kaffee* ist, obwohl momentan ein Steigen desselben zu verzeichnen ist, im Vergleiche zu jenem der übrigen bedeutenderen brasilianischen Häfen ein ganz untergeordneter. Während Rio Janeiro 5—6 Millionen, Santos 1—2 Millionen Säcke jährlich versenden, exportirt Bahia bloß 120 000 — 150 000 Säcke. Die niedrigste Qualität, der Nazareth, welche ausschließlich nach den Mittelmeerhäfen, namentlich Triest, Genua, Venedig und Neapel exportirt wird, kostet 32—33 sh. pro 50³/₄ *kg*. Die nach der Nordsee und England exportirten besseren Sorten, der gewaschene und ungewaschene Caravella, sowie der Nuritiba stehen in den bezüglichen Preisen von 43, 39 und 32—33 sh. pro 50³/₄ *kg*.

Der einst bedeutende Handel mit *Zucker* hat, seitdem in Europa die Fabrication desselben in großem Maßstabe betrieben wird, einen großen Rückgang erfahren. Im Jahre 1882 betrug der Export noch 53 000 *t*, sank 1883 auf 40 000 herab und dürfte bis zum Schlusse des Jahres 1884 kaum 30 000 *t* betragen haben. Die Ausfuhr dieses Artikels geschieht größtentheils nach den Vereinigten Staaten. Viele der ehemals ertragreichsten Zuckerplantagen liegen brach oder sind, wo es die Bodenverhältnisse gestatteten, dem Kaffee- oder Tabakbau dienstbar gemacht worden.

Die Raffinerie des Zuckers wird in kleinem Maßstabe in primitiven Fabriken ausschließlich zur Deckung des eigenen Bedarfes betrieben.

Cacao wird erst seit wenigen Jahren in der Provinz Bahia angebaut, dessen Export ist jedoch in stetigem Steigen begriffen; so gelangten bereits bis Ende November 1884 33 000 Säcke zum Preise von 56 sh. pro 50³/₄ *kg*, frei an Bord, zur Ausfuhr.

Ochsenhäute werden theils trocken gesalzen, theils bloß trocken, größtentheils nach England exportirt. Bis Ende November 1884 betrug die Ausfuhr 112 000 Stück bei sehr variablen Preisen. In der letzten Woche des November 1884 notirten:

Getrocknete	645	Reis	pro	kg
Gesalzene	547	"	"	"
Getrocknete, schlechtere Qualität, sogenannte Refugo	555	"	"	"
Gesalzene der gleichen Qualität	502	"	"	"

Piassava, amerikanisches Gras, wird von Jahr zu Jahr in größeren Mengen exportirt. Die Ausfuhr richtet sich größtentheils nach England, wo der Artikel zur Bürsten- und Besenfabrication, sowie als Unterlage für Eisenbahnschwellen benützt wird. Im Jahre 1884 gelangten bis Ende November bereits 7500 t — die Tonne zu 17 £ sammt Fracht — zur Ausfuhr, was im Vergleiche zum Exporte des Jahres 1880, in welchem die Cultur des Piassava-Grases erst begann und ein Quantum von 4000 t verfrachtet wurde, eine Steigerung um fast das Doppelte nachweist. Die Emballirung geschieht entweder in Bündeln zu 15 kg oder in Ballen zu 45 kg.

Holz. Das sogenannte rothe brasilianische, im Werte von 5 £ pro Tonne, wird größtentheils nach Havre und Nordamerika ausgeführt. Im Durchschnitte beträgt der jährliche Export dieses Artikels 3000 t.

Die Ausfuhr von *Palissanderholz*, welche in früheren Jahren sehr lebhaft betrieben wurde, hat gegenwärtig fast ganz aufgehört. Ehedem wurden 6000 t jährlich exportirt, während jetzt kaum 300 zur Ausfuhr gelangen.

Kautschuk, von der Palme Manga-Beira gewonnen, ist von ganz inferiorer Qualität und kommt im Handel in Kuchenform à 15 kg zu einem Durchschnittspreise von 18 Milreïs pro Stück vor.

Schließlich wären an Exportartikeln noch *Tamarinde* und einige *Gummi*-Gattungen zu erwähnen.

Die Ausfuhr von *Baumwolle* hat vollkommen aufgehört; deren Cultur liegt gegenwärtig ganz darnieder, so zwar, dass die Ernte kaum die Bedürfnisse der Provinz deckt.

Von den Exportfirmen wird Schramm, Stade & Comp. als einzige genannt, welche direct nach dem Mittelmeere verfrachtet.

Die beigefügte tabellarische Zusammenstellung gibt ein Bild der im Jahre 1882/83 (1. October 1882 bis 30. September 1883) von Bahia nach den verschiedenen fremden Häfen hauptsächlich exportirten Waren.

Bahias Export für die Zeit vom 1. October 1882 bis 30. September 1883.

Häfen	Zucker		Kaffee	Cacao	Tabak		Häute		Piassava	Rosenholz	
	Fässer	Säcke			Säcke	Robs	Ballen	Anderer Verpackungsart			Trocken und gesalzen
Englischer Canal für Ordres.....	—	117 083	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Liverpool	—	30 275	30 875	6 859	10 355	—	—	—	134 687	2 904	
London	—	2 395	1 990	557	—	—	—	—	75 495	385	
Southampton.....	—	6 953	8 846	593	11 303	—	—	—	55 822	686	
St. Johns NB	—	5 842	—	—	—	—	—	—	—	—	
Montreal	—	44 830	—	—	—	—	—	—	—	—	
Halifax	—	46 166	—	10	—	—	—	—	—	—	
Havre	11	—	51	4 242	6 021	—	7 800	100	9 493	102	
Bordeaux	—	—	332	—	6 570	—	—	—	2 100	1 206	
Marseille	—	—	5 840	2 000	2 229	—	6 426	—	339	—	
Hamburg	2	7	22 557	512	91 732	5 720	30 485	16 475	40 703	444	
Bremen	—	—	23 091	—	60 738	210	3 485	5 064	19 894	1 551	
Lissabon	14	—	8 468	—	490	—	—	3 671	8 810	177	
Oporto	—	—	—	—	—	—	2 148	—	3 392	279	
Antwerpen	—	5 022	4 404	328	300	—	—	200	19 297	23	
Küste von Afrika.....	—	—	—	—	—	10 858	—	—	—	—	
New-York.....	—	292 934	2 179	9 253	987	—	—	—	6 017	4 483	
Boston.....	—	16 086	—	—	—	—	—	15 000	—	—	
La Plata.....	—	561	125	130	3 630	—	—	—	490	1	
Valparaiso	—	—	40	—	—	—	—	—	—	—	
	27	568 154	108 798	24 484	194 355	16 788	50 345	61 854	367 539	12 241	

Bezüglich des anzustrebenden Importes von österreichischen Erzeugnissen ist man auch auf Corvette SAIDA zu der schon öfters gemachten und in der Darstellung der Reise S. M. Corvette AURORA nach Brasilien ausgedrückten Wahrnehmung gelangt, dass dem österreichischen Kaufmannsstande die unerlässlichen Voraussetzungen jedes überseeischen Handels, nämlich die Rührigkeit, und der rechte Sinn für die Anbahnung von Handelsverbindungen mangeln. Zur Illustration dessen mögen hier einige Proben der vielen, dem Commandanten der SAIDA vor Antritt der Reise zugegangenen Briefe angeführt werden.

Ein Hutfabrikant ersucht den Commandanten, seine Erzeugnisse bei den Huthändlern der verschiedenen Häfen, welche die Corvette berühren wird, anzurühren — aber nur bei solchen, die zahlungsfähig sind. Ein Etuifabrikant bittet denselben, seinen Brieffaschen mit Monogramm, die gegenwärtig in Wien »Furori« machen, einen Export zu ermöglichen. Ein Gummiwarenfabrikant bittet dafür zu sorgen, dass seine »Specialität«, welche besser als die französische ist, im Auslande zur Geltung gebracht werde und ein kleiner böhmischer Glaswarenfabrikant beginnt nun gar damit, »dass die Regierung endlich zur Einsicht gelangt sei, etwas für die Industrie thun zu müssen«, und benützt die Gelegenheit, dem Commandanten einen Pack von Adresskarten seiner Firma mit dem Ersuchen zuzusenden, dieselben zu vertheilen.

Unter den aus Österreich-Ungarn importirten Waren werden genannt: Mehl, Möbel aus gebogenem Holze, untergeordnetere Thon- und Glaswaren und Perlmutterknöpfe.

Alle diese Artikel — Mehl, welches über Triest verfrachtet wird, ausgenommen — werden über Hamburg eingeführt.

Mehl wird in stets steigender Menge importirt. Im Jahre 1883 belief sich die Einfuhr auf 36 000 Fässer, welche sich auf die Triester Actien-Dampfmühle, die Triester Mühle Economo und die Budapester Dampfmühle vertheilen. Der Export wird nicht direct durch die Mühlen selbst, sondern durch ein Londoner Haus besorgt.

Möbel aus gebogenem Holze werden von der Firma V. J. Pereira & Filho, der einzigen, die sich im größeren Stile mit diesem Geschäfte befasst, importirt. Deren Bezugsquellen sind die Häuser Gebr. Thonet und Jakob & Josef Kohn in Wien, sowie Fischel & Söhne in Prag. Der Wert der jährlich von Pereira & Filho importirten Möbel beziffert sich auf 100 000 Frs. Der auf Möbel lastende Einfuhrzoll ist ein sehr hoher und beträgt 50—80 % der Fabrikpreise.

Auf die Besprechung des übrigen Importes übergehend, wäre anzuführen, dass Nordamerika seit ungefähr fünf Jahren als erfolgreicher Concurrent Europa gegenüber auftritt und für gewisse Artikel fast ganz den Platz beherrscht. So werden *Chinasilber* und *Alpaccagegenstände*, *Nähmaschinen* und *feuerfeste Cassen* ausschließlich von Nordamerika bezogen. Die eingeführten *Claviere* sind zum dritten Theile desselben Ursprunges; die übrigen zwei Drittel vertheilen sich auf Frankreich und Deutschland.

Blaue, für die Negerbevölkerung bestimmte *Kattunstoffe*, die massenhaft importirt werden, werden dormalen fast ausschließlich von New-York bezogen. Die einstens in großem Maßstabe importirten englischen, aus Manchester stammenden Fabrikate stehen den amerikanischen sowohl an Billigkeit als auch an Güte des Stoffes und Schönheit der Färbung bedeutend nach.

Eiserne *Bahnschwellen* — hölzerne sind wegen der großen Bodenfeuchtigkeit nicht in Gebrauch — werden auch aus Nordamerika bezogen.

Bier wird via Hamburg von einer Berliner Brauerei bezogen. Der jährliche Consum Bahias beziffert sich auf 35 000 Flaschen.

Wie sehr auch österreichisches Bier, vom Standpunkte der Conservirungsfähigkeit desselben, zum Importe nach tropischen Gegenden überhaupt geeignet ist, geht aus dem Umstande hervor, dass SAIDA vor dem Verlassen der Heimat 6000 Flaschen Dreherbier aus der Triester Brauerei eingeschiff hat, von denen nach dreimonatlicher, zum größten Theile im tropischen Klima zurückgelegter Reise, bei einem auf 1000 Flaschen herabgesunkenen Vorrathe nicht eine einzige Flasche wegen schlechter Qualität ausgeschieden wurde, obwohl sich kein Eis an Bord befand.

Bahia wird in regelmäßiger Linie von den Schiffen nachstehender Dampfschiffahrtsgesellschaften berührt:

1. Hamburg-südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft (drei Dampfer monatlich). 2. Pacific Steam Navigation Company (zwei Dampfer monatlich). 3. Gesellschaft der »Chargeurs-reunis« (zwei Dampfer monatlich). 4. Messageries Maritimes (ein Dampfer monatlich). 5. Liverpool-Brazil and River Plate Steam Company (drei Dampfer monatlich). 6. Royal Mail Steam Packet Company (zwei Dampfer monatlich). 7. Norddeutscher Lloyd (ein Dampfer monatlich).

Außer diesen transatlantischen und oceanischen Linien bestehen noch drei Cabotage-Linien unter brasilianischer Flagge; eine derselben bezieht Staatssubvention.

An Bahnen, die Bahia mit dem Inneren der Provinz verbinden, sind in Betrieb:

1. Die Staatsbahn Bahia-San Francisco. 2. Die Centralbahn von Cahiera nach Chiapeda Diamantina mit einer Zweigbahn nach St. Anna, im Besitze einer Actiongesellschaft, welche Zinsengarantie des Staates hat. 3. Die Secundärbahn Bahia-Margareth.

Der jetzige Chef-Ingenieur der brasilianischen Staatsbahnen, Dr. Pinkas, ist Österreicher von Geburt. Derselbe absolvirte im Jahre 1865 die Wiener Polytechnik und wanderte im Jahre 1866 nach Brasilien aus, um dort als Ingenieur sein Fortkommen zu suchen. Kurze Zeit nach seiner Einwanderung in Staatsdienste getreten, erreichte er bald die Stellung, die er gegenwärtig bekleidet, und sind die neueren Staatsbahnen sämmtlich unter seiner Leitung gebaut worden. Die Bemühungen Dr. Pinkas', junge österreichische Techniker für Brasilien zu gewinnen, blieben bisher stets ohne Erfolg.

Gegenwärtig arbeitet der genannte Ingenieur an der Tracirung einer Bahn, welche das bolivianische Territorium mit dem brasilianischen längs des Flusses Madeira-Marmarè verbinden soll, und nach deren Vollendung Bolivia durch den sich unmittelbar an die Bahn anschließenden schiffbaren Theil des besagten Flusses und den Amazonenstrom eine Communication mit dem Atlantischen Ocean erhält. Der Bau dieser Bahn, für welche der brasilianische Staat Zinsengarantie übernehmen wird, ist eine jener Concessionen, für welche sich Brasilien die Neutralität Bolivias im Kriege mit Paraguay erkaufen musste. Da ferner der einzige bolivianische Hafen im Kriege mit Peru verloren gieng, musste sich Brasilien auch dazu verstehen, den über den Amazonenstrom verkehrenden Waren dieser Republik Zollfreiheit zu bewilligen. Um für den Bau der mehrgenannten Bahn geeignete Kräfte zu

gewinnen, beabsichtigte Dr. Pinkas, zur Zeit des Aufenthaltes S. M. Corvette SAIDA in Bahia, sich abermals an das Wiener, Grazer und Budapester Polytechnicum zu wenden, obwohl es ihm bereits an Offerten seitens englischer, französischer und italienischer Techniker nicht mangelte.

Von Bankinstituten Bahias werden genannt: Sociedad de Comercio, Banco de Bahia, Banco Mercantil, Cayea Economica und New-London and Brazilian-Bank.

Der österreichisch-ungarische Honorarconsul, Herr Dobbert, Hamburger von Geburt, seit 27 Jahren in Bahia ansässig, nimmt als Associé der bedeutendsten Exportfirma Boldt, Katenkampff & Comp. eine sehr geachtete Stellung ein. Der Commandant der Corvette gedenkt zum Schlusse seines Berichtes über Bahia in aner kennendster Weise der liebenswürdigen Aufnahme und außerordentlichen Gastfreundschaft, die dem Schiffsstabe im Hause Herrn Dobberts zutheil wurde.

3. Von Bahia nach Capstadt.

Abfahrt von Bahia: 6. December 1884, $3\frac{1}{4}^h$ p. m.

Ankunft in Capstadt: 9. Jänner 1885, $11\frac{1}{2}^h$ a. m.

Reisedauer: 33 Tage, $20\frac{1}{4}$ Stunden.

Zurückgelegter Schiffsweg: 4124 Meilen.

Hievon mit Dampf: 446 Meilen.

Nach elftägigem Aufenthalte verließ SAIDA am Nachmittage des 6. December 1884 unter Dampf die Rhede von Bahia, steuerte die Nacht hindurch im Course SSO, um Seeraum zu gewinnen, und setzte am 7. vormittags bei inzwischen eingetretenem NO-Winde — die Maschine abstellend — die Fahrt mit Segel fort. Anhaltende Bewölkung verhinderte bis zum Vormittage des 9. December die Vornahme von astronomischen Beobachtungen, weshalb, um von dem W-Strome, welcher von der brasilianischen Strömung dort abzweigt, nicht gegen Land versetzt zu werden, der Course weiter seewärts gehalten wurde.

Am 9. December schlug die Corvette bei etwas aufheiterndem Wetter und anhaltendem NO wieder südlicheren Course ein, den Zweck verfolgend, thunlichst rasch nach dem in dieser Jahreszeit südlich von 35° südl. Breite und östlich vom Meridian von 30° westl. Länge liegenden Gebiete der westlichen Winde zu gelangen, und von diesen begleitet, bis vor das Cap der guten Hoffnung zu segeln. Die Route für die Überfahrt wurde derart eingehalten, dass 30° westl. Länge in 29° südl. Breite, 10° westl., 0° und 10° östl. Länge in 38° südl. Breite geschnitten und von letztgenannter Position in nordöstlichem Course nach der auf ungefähr 34° südl. Breite gelegenen Tafelbai gesteuert wurde.

Bei anhaltendem frischen NO-Winde erreichte die Corvette am Abende des 12. 24° südl. Breite und $33^\circ 10'$ westl. Länge. Hier sprang der Wind bei heftigem Regen plötzlich nach SW und Süd um, drehte in der folgenden Nacht weiter nach SO zu Ost und wich am Nachmittage des 13. vollkommener Windstille. Der gleichmäßig hohe Barometerstand, sowie der vorangegangene Windwechsel ließen vermuthen, an einen Strich der Wendekreisstillen herangekommen zu sein, weshalb die Maschine mit der Absicht, diese Region

zu durchdampfen, in Betrieb gesetzt wurde. Um Mittag des 15. setzte auf $29^{\circ} 15' N$ und $30^{\circ} 18' W$, nachdem die erwähnte Windstillenregion mit Dampf durchschnitten worden war, südwestliche Brise bei mistigem, von häufigem starken Regenfälle begleitetem, Wetter ein; es wurde demnach die Maschine abgestellt und die Fahrt unter Segel wieder aufgenommen und ununterbrochen bis auf 90 Meilen vor Capstadt fortgesetzt.

Im Laufe des 16. und 17. December gieng der SW-Wind allmählich auf Nord über; anfangs flau, frischte derselbe bis zum Abende des 18. so auf, dass das Schiff mit dreifach gereeftem Vor- und Großmarssegel, sowie dem Focksegel eine Geschwindigkeit von 9,5 Meilen pro Stunde erreichte.

Am Nachmittage des 19. setzte der günstige Nord, analog wie das erstemal, nach mehrstündigem Regen in flauen NW um, der dann allmählich nach WSW und Süd drehte, so dass die Corvette, als der Wind am Nachmittage des 20. noch weiter nach SSO und SO übergieng, gezwungen war — am Winde liegend — durch entsprechendes Wechseln der Halsen sich auf der erreichten Position zu erhalten. Der Windwechsel hatte eine Temperaturabnahme von 22° auf $16^{\circ} C$. in einer halben Stunde bei gleichzeitigem Steigen des Barometer von 756,5 auf 758 *mm* zur Folge.

Am 31. December vormittags raunte die Brise wieder so weit, dass es möglich war, mit Backbordhalsen SSW anzuliegen und somit an Breite, ohne erheblichen Verlust an Länge, zu gewinnen.

Das Wetter blieb fortwährend regnerischkalt, und es stellte sich am 22. nachmittags bei östlichem Winde ein leichter Nebel ein, der durch einige Tage ohne Unterbrechung anhielt.

Am 24. December mittags begann das Barometer rapid zu fallen — von 763,1 *mm* kam es bis zum Abende des 25. auf 753,2 *mm* — gleichzeitig gieng der Wind von Ost nach Nord und WNW über und nahm bis zur Stärke 7 zu. In der Nacht vom 25. auf den 26. frischte der Wind, der mittlerweile bis West und WSW gedreht hatte, zur Stärke 10 auf. Es wurden drei Reef in das Vor- und Großmarssegel genommen und, da das Schiff zu luvgiorig war, das letztere am Morgen geschlossen. Mit dem Focksegel und dem dreifach gereeften Vormarssegel lief nun das Schiff vor dem Winde bis zu 11,5 Meilen pro Stunde. Die schwere See verursachte heftige Rollbewegungen, welche über die Eintheilung des Klinometers hinausgiengen und auf 35° geschätzt wurden.

Bei steigendem Barometer gieng der Wind am Morgen des 26. allmählich nach SW und flaute am nächsten Morgen bei einem Barometerstande von 765 *mm* vollkommen ab. Die Corvette lag nun bei schwacher, variabler Brise in schwerer, todter See bis zum Vormittage des 28., um welche Zeit bei gleichzeitigem langsamen Fallen des Barometers NNO-Wind einsetzte, der im Laufe des Nachmittags über Nord nach NW gieng.

Von westlichen Brisen in der Stärke 3—4 begleitet, wurde bis zum Abende des 31. December guter Weg gemacht. In der Sylvesternacht trat abermals Windstille ein, der, bei langsam von 765 auf 763 *mm* fallendem Barometer, am Neujahrmorgen frischer NO-Wind folgte. Dieser gieng bei langsam steigendem Barometer bis zum Mittage des 2. Jänner allmählich nach West, flaute dann vollkommen ab, um am Morgen des 3. erneuert einzusetzen.

Zum viertenmale im Verlaufe dieser Fahrt hatte es sich gezeigt, dass nach eingetretener Windstille bei fallendem Barometer nordöstliche Winde

aufsprangen, die bei langsam steigendem Barometer allmählich über Nord nach West und SW übergangen, dann plötzlich vollkommen abflauten, um von neuem aus NO einzusetzen. Hierbei stellten sich anhaltende Nebel, sowie starker Niederschlag ein und trat erst bei Windrichtungen aus WNW und West eine kleine Tendenz zur Aufheiterung auf, welche während der Windstillen anhaltendem Regenwetter wich.

Der am 3. Jänner aufgesprungene NO gieng jedoch in einen gleichmäßigen, trockenen W-Wind über bei vollkommener Aufheiterung und gleichzeitig hohem Barometerstande von 768 mm, und gelangte das Schiff bis zum Abende des 8. auf 90 Meilen vor Capstadt.

In dieser Position wurde bei abflauernder Brise in der Nacht vom 8. auf den 9. die Maschine in Betrieb gesetzt und kam die Corvette, gegen einen starken WNW-Strom dampfend, mit Tagesanbruch des 9. Jänner in Sicht des Tafelberges. Am Vormittage des gleichen Tages ankerte dieselbe um 11^{1/2}^h in der Tafelbai.

*

In Capstadt nahm SAIDA einen achttägigen Aufenthalt, während welcher Zeit in Anbetracht der bevorstehenden langen Überfahrt nach Australien der Lebensmittelvorrath für den Bedarf von drei Monaten ergänzt und die Takelage einer gründlichen Untersuchung unterzogen wurde.

An fremden Kriegsschiffen traf die Corvette in der Tafelbai die deutsche Corvette GNEISENAU und den russischen Kreuzer KREJSER an.

GNEISENAU, welche an dem der Ankunft der SAIDA nächstfolgenden Tage die Tafelbai mit der Bestimmung nach Zanzibar verließ, hatte den für diese Provinz und Mozambique bestimmten Generalconsul Rholf an Bord, der im genannten Orte feierlichst zu installiren war.

Die derzeit nahezu vollendeten Hafengebäuden der Capstadt datiren aus dem Jahre 1860 und sind die Docks bereits vor 14 Jahren der Benützung übergeben worden. Der die Rhede gegen die hohe W- und NW-See schützende Damm hat eine Länge von 1870 englischen Fuß und soll noch um 300 Fuß verlängert werden. Der an diesen Damm angebaute künstliche Hafen fasst bequem 50 Schiffe, welche, an den Molen vertäut, unbehindert von Wind und Wetter der sonst unsicheren Rhede, ungestört manipuliren können. Ein zur Zeit des Aufenthaltes S. M. Corvette SAIDA im Bau begriffen gewesener Trockendock wird selbst die größten der modernen Schlachtschiffe aufnehmen können. Auf einem Patentaufschlepp können Schiffe bis zu 1200 t trocken gelegt werden.

Die Befestigungen der Capstadt stammen fast alle noch aus den Zeiten der Herrschaft der Holländer und sind mit Ausnahme der Amsterdam-Batterie, welche mit Armstrong-Geschützen bestückt ist, mit Kanonen ältesten Kalibers armirt.

Bekanntlich wird nach Parlamentsbeschluss die Neubefestigung der wichtigsten Kohlenstationen der englischen Kriegsmarine in den Colonien — worunter auch Capstadt — für die nächste Zeit beabsichtigt; es ist nun wahrscheinlich, dass, nachdem die Tafelbai nach Vollendung der Hafengebäuden einen sichereren Ankerplatz als die Simonsbai bieten wird, die Wahl auf erstere fällt.

Außer den im Caplande garnisonirenden königlich englischen Truppen erhält dasselbe noch eine eigene Colonialtruppe, deren Aufgabe es ist, einer-

seits die Landesgrenzen gegen Einfälle der Eingebornen zu schützen, andererseits die Sicherheit und Ordnung im Lande selbst aufrecht zu erhalten. Sie besteht aus der Cap-Infanterie in der Stärke von 350 Mann, aus 940 berittenen Jägern und einer organisirten Bürgerwehr. Diese letztere wird alljährlich zu einer zweiwöchentlichen Übung einberufen und hat nur im Bedarfsfalle Dienste zu leisten.

Die Erhaltung dieser Streitmacht ist für die Colonie mit verhältnismäßig ungeheueren Kosten verbunden, indem dieselbe jährlich den Aufwand von 300 000 £ erfordert und somit die Verpflegung und Entlohnung eines einzelnen Soldaten im Durchschnitte auf 200 £ zu stehen kommt.

Die im Caplande lebenden Unterthanen der österreichisch-ungarischen Monarchie belaufen sich auf 400 Personen und entstammen größtentheils dem heimatlichen Küstenlande. Es sind dies zumeist zurückgebliebene, oder richtiger, desertirte Matrosen von Handelsfahrzeugen. Jene, mit denen die Angehörigen S. M. Corvette SAIDA zu sprechen Gelegenheit hatten, geben an, dass sie die Aussicht, durch die Diamantfelder reich zu werden, zu dem Entschlusse gebracht habe, im Caplande zu verbleiben. Nur wenigen von ihnen ist es gelungen, sich einen einträglichen Erwerb zu verschaffen, und so fristet die große handwerksunkundige Mehrzahl als karg entlohnte Eisenbahnarbeiter ein kümmerliches Dasein.

*

Bei der Darstellung der Handelsverhältnisse mögen vorerst die auch in den Berichten des Commandos Sr. M. Corvette SAIDA niedergelegten Wahrnehmungen über die handelspolitischen und volkswirtschaftlichen Verhältnisse des Caplandes im allgemeinen und, an diese anreihend, die commerciellen Verhältnisse der Colonie im besonderen wiedergegeben werden.

Das mit dem Namen Capland bezeichnete Territorium des südlichen Afrika umfasst die eigentliche Capcolonie, das Gebiet von Natal und jenes von Griqualand-West. Dieses letztere — die jüngste der drei genannten Provinzen — wurde erst im Jahre 1868 als Kronland erklärt und 1871 der englischen Colonie einverleibt. Die Erwerbung von Griqualand-West fällt mit der Zeit der ersten Diamantentfunde in jenem Gebiete zusammen, durch welche Englands Aufmerksamkeit auf diesen District gelenkt wurde. Während die beiden erstgenannten Provinzen von einem englischen Gouverneur, dem ein von der Colonie selbstgewähltes Ministerium beigegeben ist, regiert werden, hat sich Griqualand-West eine gewisse Autonomie insofern zu bewahren gewusst, als sich die Machtvollkommenheit des Gouverneurs auf dasselbe nicht erstreckt und dieses Land eine eigene Verwaltung besitzt.

Seit den sechziger Jahren, in welcher Zeit sich die Capcolonie eines ungeheuren Aufschwunges erfreute, ist durch die Eröffnung des Suez-Canales der allgemeine Wohlstand in continuirlichem Niedergange begriffen und namentlich Capstadt am empfindlichsten getroffen. Zu jener Zeit war diese Stadt die Centrale für die Verpflegung sämtlicher nach Ostindien, China und Australien verkehrenden Schiffe. Abgesehen von dem enormen Absatzgebiete, welches der Viehzucht und den Bodenproducten des Landes eröffnet war, erfreute sich Capstadt eines bedeutenden Kohlenhandels, der heute bloß auf die geringen Bedürfnisse der Postdampfer und einzelner australischer Auswandererdampfer beschränkt ist.

Ein Gesamtbild über den Niedergang der Geschäfte im Caplande erhält man bei Erwägung des Umstandes, dass die den Kohlenimport besorgenden Segelschiffe fast nie eine Rückfracht finden und daher unter Ballast nach anderen Häfen in See gehen. In seltenen Fällen trifft es sich, dass diese Schiffe kleinere Ladungen an Strohlumen, die in den nördlichen Provinzen massenhaft gedeihen und in Europa zu Industriezwecken verwendet werden, an Bord nehmen oder Schlachtvieh nach St. Helena transportieren. Einen weiteren Beleg hinsichtlich der Geschäftslage findet man darin, dass für den sonstigen Export und Import — die mitunter registrierte Ausfuhr von Pferden in geringer Zahl nach Brasilien abgerechnet — die regelmäßig verkehrenden Postdampfer vollkommen ausreichen.

Nicht allein, dass mit der Stagnation des Handels die Hauptader des Volkswohlstandes unterbunden war, trugen Missernten, Feindseligkeiten mit den Eingeborenen und den zwei Nachbarrepubliken, sowie innere Wirren dazu bei, die Kräfte des Landes noch mehr zu erschöpfen.

In diese Zeit des Niederganges fällt durch die Entdeckung der Diamantfelder ein kurzes Aufblicken in eine bessere Zukunft. Die sich schnell über das Land verbreitenden Nachrichten über den immensen Wert der Diamantfunde verlockten die Landleute, ihre mühsam erworbenen Farmen um Spottpreise zu veräußern und nach Griqualand-West zu ziehen. Von den in den Häfen liegenden Schiffen desertirten große Theile der Bemannungen, und alles, was nicht durch den Zwang der Verhältnisse zum Bleiben genöthigt, strömte ebendorthin.

Die Enttäuschung sollte jedoch nicht ausbleiben. Bald zeigte es sich, dass selbst durch harte Arbeit wenig zu gewinnen war und zur erfolgreichen Ausbeutung der Diamantfelder in erster Linie große Capitalien erforderlich waren. Der enorme Preis — bis zu 1000 £ pro 15 Quadratfuß — um welchen die Besitzer des Diamantgrundes diesen verkauften, sowie die fabelhafte Theuerung der Lebensmittel, wie sie einer momentanen Ansammlung von 40 000 Menschen an einem von allem Verkehre abgeschnittenen Orte entsprach, machten es dem Einzelnen unmöglich, für die Dauer zu bestehen.

Es entstanden Actiengesellschaften und aus den früheren kleinen Unternehmern wurden ebensoviele Arbeiter. Diese Actiengesellschaften, welche nach und nach fast den ganzen Grund und Boden an sich brachten, arbeiten nunmehr mit bedeutenden Capitalien und betreiben die Diamantgewinnung nach allen Regeln der modernen Technik.

Die an die Arbeiter ausbezahlten Wochenlöhne — 7 £ ohne und 4 £ mit Verpflegung — sind an und für sich bedeutend, jedoch im Vergleiche zu der dort herrschenden Theuerung nicht viel höher als eben zureichend.

Als besonders günstiger Umstand für die, die Diamantfelder Bearbeitenden ist das außerordentlich gesunde Klima zu betrachten, und geben die leerstehenden Spitäler den besten Beleg hiefür.

Nach statistischen Ausweisen werden in Griqualand-West jährlich Diamanten im Werte von $3\frac{1}{2}$ —4 Millionen Pfd. Sterl. aufgefunden, von welchen jedoch nur zwei Drittel zur behördlichen Notirung gelangen, da der Rest von den Arbeitern der Diamantminengesellschaft mit Aufwand von oft kaum erdenklichem Raffinement entwendet wird. Die Regierung sah sich genöthigt, durch Verhängung der schärfsten Strafen diesem Treiben Einhalt zu thun und namentlich den Ankauf eines entwendeten Edelsteines schwerstens zu ahnden. Jeder Fund hat der Behörde angezeigt zu werden, welche nach

Feststellung des Sachverhaltes denselben bescheinigt, und es wird jeder, der einen unbescheinigten Diamanten käuflich an sich bringt, mit Zwangsarbeit in den Docks von Capstadt bis zur Dauer von 15 Jahren bestraft. Trotz alledem wird der Verkauf ungesetzlich erworbener Diamanten durch Hehler nach wie vor schwunghaft betrieben, und es dürfte kaum gelingen, denselben selbst bei Anwendung noch schärferer Mittel ganz zu unterdrücken.

Das Auffinden der Diamantfelder war für das Capland bei weitem nicht von jenen segensreichen Folgen begleitet, die man sich von den plötzlich zutage getretenen Schätzen erwartete. Nicht nur, dass der größte Theil des Ertrages durch fremde Hände ins Ausland gieng, mangelte es bald an Arbeitskräften für den Feldbau, und seit jener Zeit datirt hauptsächlich der Niedergang der früher so erfolgreich betriebenen Landwirtschaft. Eine Einwanderung nach den Capländern findet nicht statt, und so liegt, mit Ausnahme der in der Nähe Capstadts gelegenen Weindistricte, die Bodencultur fast ganz darnieder. Die Bauern beschränken sich nur mehr auf den Erwerb des nothwendigen Lebensunterhaltes und ein großer Theil der Grundbesitzer lebt von dem Ertrago der früheren gesegneten Jahre.

Trotz all den Schwierigkeiten, die sich dem Wiederaufblühen des Caplandes entgegenstellen, geschieht das Möglichste zu dessen Hebung und werden namentlich dem Schulwesen bedeutende Geldopfer gebracht.

Die Schulgebäude, die, mit den modernsten Einrichtungen ausgestattet, bis in die entferntesten Niederlassungen anzutreffen sind, werden zum großen Theile aus den Regierungsfonds erbaut, und genügt die bloße Erklärung einer bestimmten Anzahl von Farmern, ihren Kindern Schulunterricht ertheilen lassen zu wollen, um an einem für die betreffenden Niederlassungen geeigneten Platze ein Schulgebäude mit einem vom Staate besoldeten Lehrer erstehen zu lassen. So besteht in der nicht sehr ausgedehnten Niederlassung Stellenbosch eine siebenclassige, meist landwirtschaftliche Fächer behandelnde Schule für Farmerskinder, welche ein Personale von sieben Lehrern zählt und um den Preis von 20 000 £ erbaut wurde.

Das Lehrpersonale ist in Capland, mit unseren Verhältnissen verglichen, außerordentlich gut bezahlt. An Anstalten, die mit unseren Unterreal- oder Gewerbeschulen äquiparirend sein dürften, erhält jeder Lehrer bei 800 £ jährlich, doch sind die Gehalte der weiter im Inneren des Landes stationirten bedeutend geringer.

Von wissenschaftlichen Anstalten ist vornehmlich die Sternwarte in Capstadt zu erwähnen. Dieses mustergiltige Institut gehört der königlichen Marine an. Von den dort in Verwendung stehenden Instrumenten verdienen ein Passage- und ein Äquatorialinstrument besondere Erwähnung. Das erstere hat ein Objectiv von 8" und einen Focus von 13', das letztere ein Objectiv von 7" und einen Focus von 9'.

Für die Volkswohlfahrt ist durch humane Anstalten bestens gesorgt, und namentlich sind musterhaft eingerichtete Spitäler in mehr als genügender Zahl vorhanden.

Alle aus der Blütezeit des Caplandes herstammenden Schöpfungen, wie Eisenbahnen, Telegraphenverbindungen, Hafenbauten etc., sind bestens erhalten und zum Theile sogar noch in Vollendung begriffen.

Von der Größe des Aufschwunges, den die Colonie seinerzeit genommen, geben die enormen Summen Zeugnis, mit welchen diese Werke ins Leben gerufen wurden.

So z. B. wurden für den Bau von Bahnstrecken in einer Gesamtlänge von 1370 englischen Meilen 72 Millionen Gulden verausgabt; die Legung des unterseeischen Kabels von D'Urban (Natal) via Delagoa, Mozambique, Zanzibar nach Aden, wo dasselbe mit jenem der Ost-Telegraphencompagnie zusammenstößt, erforderte den Aufwand von 60 000 £. Von diesen wurden 35 000 vom Mutterlande, 20 000 von der eigentlichen Colonie und 5 000 von der portugiesischen Regierung beigesteuert.

Fast alle bedeutenderen Ortschaften des Caplandes sind in telegraphischer Verbindung, überhaupt ist für Communication nach Thunlichkeit gesorgt.

Nicht minder eingreifend als die Stagnation des Handels und die Vernachlässigung der Bodencultur sind für das Capland die unausgesetzten Zwistigkeiten mit den angrenzenden Republiken. Der Oranje-Freistaat, sowie die ungestümen Boers der Transvaal-Republik bereiten sowohl der Colonie als auch der Regierung von England um so peinlichere Verlegenheiten, als das Verhalten der halbwildern, eingebornen Stämme zur Verwicklung der Situation das Möglichste beiträgt. Diese, durch eine oft schlecht angewendete Philantropie übermüthig gewordenen Eingeborenen, deren politisches Princip darin besteht, es sich mit niemanden zu verderben, im entscheidenden Momente jedoch ihren Vortheil auf Kosten noch so feierlich gegebener Versprechungen und Verträge auszunützen, haben zu wiederholtenmalen die Führung ebenso kostspieliger wie langwieriger Kriege veranlasst. Die englische Regierung sah sich, um den an der Grenze angesiedelten Weißen dauernd Ruhe zu verschaffen, genöthigt, einen großen Theil der benachbarten Gebiete im Laufe der Zeit zu annectiren. Trotzdem ist ihr die Pacificirung der Grenzdistricte noch nicht gelungen, und es drohte der mit der Niederlage und Gefangenahme Cettewajos beendete Zulukrieg, wenn auch in anderer Form, wieder zum Ausbruche zu kommen; überdies bereiteten sich auch im Norden des Landes Verhältnisse vor, welchen nach eine neuerliche militärische Action unvermeidlich erschien.

Die Veranlassung zu diesen neuerdings auftauchenden Feindseligkeiten gaben die Boers der Transvaal-Republik. Es fiel nämlich eine Schar dieser Boers in offenbar provocirender Absicht im Zululande, das seit 1881 unter englischem Schutze steht, ein und acquirirte ausgedehnte Weideplätze für ihre zahlreichen Herden. Durch schlaue Vorspiegelungen gelang es ihnen, vom jetzigen Könige der Zulus die Abtretung von 2000 Farmen zu je 300 Acker Land zu erlangen, von welchen sie 1200 unter sich vertheilten und den Rest der Transvaal-Regierung anboten, welche auch nicht anstand, die Annexion dieser Farmen durch das Parlament in Prätorja bestätigen zu lassen.

England, welches wie erwähnt seit dem letzten Zulukriege sein Protectorat über dieses Gebiet bis zur Delagoabai ausdehnt und damals selbst einen an das Capland grenzenden Streifen des Landes unter dem Namen »Reserve« gewissermaßen als Pfandobject in Besitz nahm, war nun gezwungen, gegen die ungesetzliche Annexion von Seiten der Transvaal-Republik zu protestiren.

England verlangte, dass dieser Act im Parlamente widerrufen werde, die Boers zum Verlassen des Zulugebietes gezwungen und vor Gericht gebracht werden. Wenngleich die republikanische Regierung der ersten dieser Anforderungen entsprach und auf die Annexion ihrerseits Verzicht leistete, erklärte sich dieselbe unverantwortlich für das Handeln der auf eigene Faust eingedrungenen Boers und außer Stande dieselben zum Verlassen des fremden Gebietes zu zwingen.

Die Abwicklung dieser im Osten von Capland sich abspielenden Angelegenheit war zur Zeit, als SAIDA in der Tafelbai vor Anker lag, noch in der Schwebe.

Gleichzeitig mit der Proclamirung des englischen Protestes wurden in der „Reserve“ ein Infanterieregiment, ein Regiment Cavallerie und eine Batterie concentrirt, und ließen die aufs äußerste gespannten Verhältnisse einen ernstesten Conflict als unvermeidlich erscheinen.

Die im Norden sich vorbereitende Kriegsgefahr hatte einerseits gleich wie im Osten die Erwerbsucht der Transvaal-Boers, andererseits die Machtlosigkeit der Betschuanaland regierenden Negerfürsten zur Ursache.

Die ersteren wussten sich ausgebrochene Unruhen in Stellaland und Goshenland zunutze zu machen und für den Häuptlingen der rebellischen Tribus angebotene Kriegsdienste, Ländereien in jenen Districten zu erwerben. Diese von den Fürsten rein persönlich gemachten Schenkungen fanden von Seite ihrer Unterthanen wenig Beifall, und die Bevölkerung drängte nun auf Ausweisung der eingewanderten Boers. Solchermaßen in die Enge getrieben, wendeten sich nun die Negerfürsten, Schutz suchend, an die englische Regierung, welche, um ihr Ansehen bei der Bevölkerung aufrecht zu erhalten, genöthigt war, Folge zu leisten.

In größter Eile wurden zwei Monate vor der Ankunft der Corvette ein Regiment Cavallerie, ein Regiment Infanterie und ein Bataillon berittener Jäger nach dem Cap gesendet und sofort nach dem Inneren vorgeschoben. Das Cavallerieregiment wurde aus England, das Infanterieregiment, welches nach Egypten bestimmt gewesen und in Gibraltar angekommen war, wurde von diesem Hafen, und endlich das Jägerbataillon, das erst im Ankunfts-orte beritten gemacht wurde, aus St. Helena nach Capstadt dirigirt. Überdies erwartete man noch zwei Gebirgsbatterien, und wurden in der Capcolonie selbst 1500 Freiwillige geworben. Das ganze Expeditionscorps zählte ungefähr 4000 Mann und stand unter dem Commando des Oberst-Brigadiers Warren.

Die Kosten der erwähnten politischen Unternehmungen Englands sind sehr bedeutend; für die Stella- und Goshen-Expedition sind im Laufe des Monats December 1884 für Transport mit Eisenbahnen und Fuhrwerken allein 60 000 £ verausgabt worden.

*

Die in der Capstadt rücksichtlich der commerciellen Verhältnisse im besonderen gemachten Wahrnehmungen rufen die Überzeugung wach, dass nach dem gegenwärtigen Stande die Anknüpfung ersprießlicher Handelsbeziehungen zu unserer Monarchie außer jedem Bereiche der Möglichkeit liegt. Die nur 290 000 Seelen zählende weiße Bevölkerung erheischt ein zu geringes Absatzquantum, um selbst nur Versuche zu lohnen und schließt eine erfolgreiche Concurrenz gegen den seit alters her eingebürgerten englischen Import vollkommen aus. Die Bedürfnisse der Capland bewohnenden Million Eingeborener sind so gering, dass auf ein Geschäft nach dieser Richtung unbedingt Verzicht geleistet werden kann.

Selbst dem eine rege Handelsthätigkeit entwickelnden Deutschen Reiche, welches mit einer Unterthanenziffer von 60 000 vertreten ist, ist es nicht gelungen, am Caphandel mit mehr als 1% theilzunehmen.

Wie bereits erwähnt, ist der mercantile Verkehr der Colonie aus den bei der Darlegung der allgemeinen handelspolitischen Verhältnisse angeführten

Gründen und in neuerer Zeit durch die geringere Ertragsfähigkeit der Diamantfelder in stetiger Abnahme begriffen. Sowohl im Import als Export lassen sich bedeutende Rückgänge nachweisen und die sich stets mehrenden Verluste der Geldinstitute geben hievon eine überzeugende Bilanz.

Der Gesamtimport, welcher im Jahre 1881 noch die Höhe von nahezu 9 Millionen £ erreichte, sank 1882 auf $8\frac{1}{2}$ Millionen £ herab und betrug 1883 nur mehr $5\frac{1}{2}$ Millionen, eine Ziffer, die eine Abnahme von 30% in einem Zeitraume von nur zwei Jahren ersehen lässt. Die Exportverhältnisse haben sich in weniger rapider Weise verschlimmert, und ist dies namentlich dem Umstande zuzuschreiben, dass sich dieselben fast ausschließlich auf Landesproducte beziehen.

Der Gesamtexport des Caplandes — mit Ausnahme der Diamanten — bezifferte sich im Jahre 1883 auf 4 228 000 £; hievon entfallen auf *Schafwolle* allein 2 Millionen £. An dem Handel mit dieser betheiligte sich Capstadt mit einem Gewichtsantheile von nur $4\frac{1}{2}$ Millionen Libras, während Port Elisabeth 24 Millionen Libras verfrachtete. Die Ausfuhr dieses Artikels richtete sich mit 83% des Gesamtbetrages nach England, mit dem Reste nach Nordamerika und Deutschland. Im Jahre 1884 wurden 19 312 Ballen exportirt.

Die Capwolle steht der australischen in jeder Beziehung nach und scheitern die Bemühungen der Schafzüchter, ihre Thiere durch Kreuzung mit fremden Racen zu veredeln, an der durch die spärlichen und schlechten Weiden bedingten mangelhaften Ernährung.

Ein weiterer ergiebiger Exportartikel der Colonie sind *Straußfedern*, und auch dieser lucrative Handel, welcher in früheren Jahren den Weltmarkt beherrschte, zeigt eine nicht unbedeutende Abnahme. Im Jahre 1882 betrug der Export 1 093 000 £, im Jahre 1883 nur mehr 931 000 £. Das Ergebnis des Jahres 1884 soll sich etwas besser gestaltet haben, doch fehlten zur Zeit, als SAIDA in Capstadt war, noch amtliche Ausweise.

Die Straußzucht wird in der Colonie, da die Wartung der Thiere mit wenig Mühe und Kosten verbunden ist, allenthalben betrieben, und während ärmere Farmer deren gewöhnlich 18—20 halten, besitzen größere Wirtschaften deren oft bis zu 300. Vor kurzer Zeit gab man sich der Hoffnung hin, durch Einführung künstlicher Brutung bedeutend bessere Erfolge zu erzielen, namentlich was den Handel mit weißen Federn betrifft. Da an dem Ausbrüten der Eier auch das die kostbaren weißen Federn liefernde Männchen theilnimmt und dieselben hiedurch ungemein leiden, glaubte man diesem Übelstande glücklich abgeholfen zu haben. Es zeigte sich aber, dass die einem künstlich ausgebrüteten Ei entstammenden Thiere im Preise sehr niedrig stehende, gefleckte Federn bekommen, und man ist aus dieser Ursache nunmehr von der Verwendung von Brutöfen wieder abgegangen. Im allgemeinen gilt die Regel, dass die Qualität der Federn der in der Wildnis lebenden Thiere jene der gezüchteten Thiere übertrifft.

Von nicht geringer Bedeutung ist der Export an *Kupfererzen*. Dieselben, welche von einer englischen Actiengesellschaft im Namaqua-Gebiete gewonnen und auf einer dieser Gesellschaft gehörigen, 60 Meilen langen Zweigbahn zur Capstadtbahn gebracht werden, gelangen erst in England zur Verarbeitung, da eine solche im Caplande wegen der hohen Holz- und Kohlenpreise nicht durchführbar wäre. Die zwischen 29 und 70% reinen Kupfergehaltes variirenden

Erze werden mittels zweier der genannten Actiengesellschaft gehörigen Dampfer nach England exportirt.

Welch bedeutendes Erträgnis diese englische Gesellschaft aus dem Betriebe der Namaqua-Minen zieht, manifestirt sich an der gegenwärtig auf 40 £ stehenden Notirung der mit 8 £ emittirten Actien und an einer im Jahre 1884 zur Auszahlung gelangten Dividende im Betrage von 100 000 £. Zur Sicherstellung für alle Fälle besitzt diese Actiengesellschaft eine Art Reservefond bestehend aus 40 000 t der reichsten Kupfererze, welcher ihr die Effectuirung eingegangener Lieferungen selbst in dem Falle ermöglicht, dass durch elementare Ereignisse das Zutageschaffen der Erze unterbrochen sein sollte.

Ein nicht unbedeutender Handel wird weiters mit dem Exporte von *Thierhäuten* betrieben. So gelangten im Jahre 1883 82 000 Stück Ochsenhäute, 122 000 Stück Ziegen- und 231 000 Stück Schaffelle zur Ausfuhr, u. zw. ebenfalls nach England.

Der Export von *Wein* ist von geringem Belange und beschränkt sich auf die feinsten Qualitäten, was durch den primitiven Zustand, in dem sich der dem Areale nach bedeutende Weinbau befindet, hinlänglich erklärt wird. Die Bauern haben sich noch nicht einmal zum Gebrauche mechanischer Weinpressen emporgeschwungen und besitzen von einer rationellen Kellerwirtschaft nicht die geringsten Kenntnisse. Die Weincultur, welche bei richtigem Betriebe zu einer Haupteinnahmequelle für Capland werden könnte, ist gegenwärtig durch die in einigen Districten auftretende Phylloxera einer drohenden Gefahr ausgesetzt, der gegenüber die Regierung sich veranlasst sah, diesem landwirtschaftlichen Zweige ihre Aufmerksamkeit zuzuwenden. Es wurden Verbindungen mit tüchtigen Weinzüchtern Frankreichs und Spaniens eingegangen und die Errichtung einer Weinbaumusteranstalt in der Nähe von Capstadt projectirt.

Der Export von *Diamanten* übertrifft den aller anderen Artikel um ein Bedeutendes und kann als Haupthandel von Capland angesehen werden. Im Jahre 1881 belief sich die Ausfuhr dieser Edelsteine schätzungsweise auf 4 Millionen £; im nächstfolgenden Jahre auf 2 700 000 £. Doch ist diese Ziffer nicht mit dem jeweiligen Jahreserträgnisse der Diamantminen identisch, da beispielsweise in dem letzterwähnten Jahre nachgewiesenermaßen Diamanten um den Betrag von 3 Millionen £ dem Boden abgewonnen wurden. Die verbleibende Differenz von 300 000 £ entfällt auf die durch Diebstahl verursachten Verluste.

Wie bereits erwähnt, werden die durchgehends nach England exportirten Diamanten in Griqualand-West, und zwar bei Kimberley gewonnen, und die Ausbeutung der Minen durch eine englische, Diamond Mines Company benannte, Actiengesellschaft betrieben. Die Rentabilität dieser Unternehmung hat in letzter Zeit durch elementare Ereignisse, namentlich Erdbeben, ferner durch häufige Strikes der Arbeiter, durch schwer zu verhindernde zahlreiche Diebstähle etc. arg gelitten und hauptsächlich durch die zufolge Überproduction hervorgerufene Herabdrückung des Preises am meisten eingebüßt. Die Actien dieser Gesellschaft sind bis auf ein Viertel des Einzahlungswertes zurückgegangen, und es stand, wenn die damaligen Verhältnisse sich nicht änderten, ein noch weiteres Fallen ihres Curses zu erwarten.

Wie bedeutend der Rückschlag der Geschäftsstockung auf die Geldinstitute ist, erhellt aus folgenden Notirungen: Die mit 12¹/₂ £ eingezahlten

Actien der Bank of Africa sind gegenwärtig mit $4\frac{1}{2}$ £ bewertet. Die Bank of Good Hope handelt ihre mit 15 £ eingezahlten Actien derzeit zu $2\frac{3}{4}$ £, und nur die Standard-Bank erfreut sich eines ungeschwächten Credits und ist die einzige, deren Actien sogar über Pari stehen.

Sowohl der Betrieb des Export- als Importhandels geschieht auf die gleiche Weise wie in Brasilien, nämlich durch Vermittlung eines Agenten in Europa. Jede Firma hat einen solchen in England und bewirkt durch denselben Bestellungen nach Muster oder — bezüglich des Exporthandels — den Verkauf.

Sowohl Holland als Deutschland, welche allein als Concurrenten Englands genannt werden könnten, kommen als solche kaum in Betracht, und man kann, wie erwähnt, sagen, dass der Handel des Caplandes rein englischer Besitz sei.

Selbst Waren fremdländischer Provenienz nehmen ihren Weg früher nach England, wie dies mit einigen wenigen Artikeln der österr.-ungar. Industrie der Fall ist. So nimmt unsere Monarchie am capländischen Handel in zwar bescheidenem Maße durch Möbel aus gebogenem Holze, ordinäre Glaswaren, Kleider, ordinäre Wäsche, Knöpfe, Parfumerien, Galanteriewaren aus Leder und Holz, Pendeluhren und Mineral-, namentlich Bitterwässer unbewusst theil und erfreuen sich die als österreichisches Fabrikat in Capland verkauften Waren eines guten Renommées, wenngleich die Höhe der Preise häufig beanständet wird.

Seinerzeit wurde auch österreichisches Bier importirt; dasselbe ist nunmehr durch Berliner Fabrikate ganz verdrängt worden.

Die Seeverkehrsverhältnisse Capstadts sind trotz der im Jahre 1869 erfolgten Isolirung vom Weltverkehre vergleichsmäßig günstige zu nennen. Es berühren dieselbe die sechs nachfolgend angeführten Dampferlinien in folgenden Routen:

1. und 2. Castle Line und Union Line, als Postlinien subventionirt, verkehren von der Themse zweimal im Monate via Portsmouth und Plymouth, über Lissabon, Madeira nach Capstadt mit einer Reisedauer von 20 Tagen, und von hier via Moselbay, Algoa, East London nach Natal, von wo die Dampfer dieser Linien denselben Weg wieder zurück nach England nehmen. St. Helena wird von denselben je einmal im Monate angelaufen, und von der Union Line überdies noch Hamburg einmal monatlich.

3. Die Clan Line von Glasgow verkehrt einmal monatlich mit Berührung obiger Häfen, nimmt jedoch denselben Weg zurück nur dann, wenn die Dampfer Ladung für England finden. Gewöhnlich gehen die Dampfer dieser Linie von Südafrika in Ballast nach Indien.

4. Die South Afrika Line, welche jedoch nur Gelegenheitsfahrten unterhält und deren Dampfer größtentheils in Ballast nach Indien gehen.

5. Die Dampfer der New Zealand Ships Company und jene der Law Savil and Albion-Gesellschaft berühren Capstadt je einmal im Monate und setzen hierauf ihre Fahrt nach Neu-Seeland fort.

6. Die die Capstadt gelegentlich berührenden Auswandererdampfer für Australien gehören den Gesellschaften der Aberdeen Line und Orient Line an.

Außer den genannten Linien laufen noch vier bis fünf deutsche Dampfer alljährlich Capstadt an.

Die Zahl der Capstadt berührenden österr.-ungar. Segelschiffe beträgt im Durchschnitte 14 jährlich. Bei ihrem Einlaufen fand SAIDA das Bark-

schiff KAISER FRANZ JOSEF vor Anker, und einige Tage nachher lief das Barkschiff CARDIFF, aus England kommend, ein. Beide Fahrzeuge brachten Kohlen aus England und gehen in Ballast nach Westindien. Erwartet wurde das österreichische Vollschiß ARMINIA mit einer Mehlladung aus Melbourne.

4. Von Capstadt nach Melbourne und Sydney.

Abfahrt von Capstadt: 17. Jänner 1885, 11 $\frac{1}{4}$ ^h a. m.

Ankunft in Melbourne: 17. März 4 $\frac{1}{4}$ ^h p. m.

Reisedauer: 59 Tage, 5 Stunden.

Zurückgelegter Schiffsweg: 6652 Meilen.

Hievon mit Dampf: 720 Meilen.

Unter Dampf die Tafelbai verlassend, fand die Corvette in See frische S- und SSO-Brisen vor, gegen welche bei Benützung der Gaffelsegel aufgearbeitet wurde, um möglichst rasch in die Region der westlichen Winde zu gelangen.

Am Vormittage des 20. Jänner auf 39° 20' S und 17° 20' O stellten sich nördliche Brisen ein. Es wurden Segel gesetzt und die Maschine außer Betrieb gestellt.

Ein Bild der nun im Verlaufe der Travorsade eingehaltenen Route, welche ursprünglich nach Adelaide hätte führen sollen, doch, wie schon eingangs erwähnt, wegen der gegen Vermuthen langen Dauer der Reise späterhin nach Melbourne abgeändert wurde, erhält man aus den nachstehend von 20 zu 20° Länge gegebenen Schnittpunkten.

Es wurde 20° östl. Länge in circa 39° südl. Breite, 40° in 40 $\frac{1}{2}$ °, 60° in 41°, 80 und 100° in 39 $\frac{1}{2}$ °, 120° in 40° und schließlich 140° östl. Länge in circa 39° südl. Breite geschnitten.

Vom 20. — 27. Jänner herrschten bei hohem Barometerstande und schönem Wetter nordwestliche und südwestliche Brisen, mit denen die Corvette nur wenig Weg zurücklegte. Im erwähnten Zeitraume wurden starke Stromversetzungen nach NO und Süd beobachtet, welche durch die sich kreuzenden antarktischen und Äquatorialströmungen hervorgerufen wurden.

Bis zum 31. Jänner hatte SAIDA Windstillen und variable Brisen.

Am 1. Februar setzte frischer NW ein, der am 3. Februar zum Weststurme anwuchs, in welchem das Schiff zwar gute Fahrt machte, durch die hohe See und die bedeutenden Rollbewegungen jedoch angestrengt wurde. Im Zeitraume von einer Minute machte die Corvette volle zwölf Schwingungen, von welchen die kleinste 7°, die größte 21° pro Bordseite betrug. Durch dieses heftige Arbeiten litt namentlich die Kalfaterung, indem an manchen Stellen das ganze Pech und Werg aus den Nähten herausgedrückt wurde. Die starken Rollbewegungen hatten auch zur Folge, dass die Nietten des Kaminmantels in der Batterie, sowie der Schotten der Kohlendepôts abgescheert, ferner die Verschraubungen einiger Deckkniee im Banjerdeck gelockert und durch die anprallende See zwei Seitenlichter im Banjerdeck eingedrückt wurden.

Während dieses W-Wetters befand sich das Schiff in der Nähe der nördlich ausbiegenden Eisgrenze, was sich durch eine empfindliche Herabminderung der Temperatur bemerkbar machte.

Am 6. Februar flaute der West ab; die Corvette hatte in der Folge — bis zum 1. März — wieder variable, mitunter frische Brisen bei anhaltend hoher SW-See, in der sie unaufhörlich stark rollte.

Analog wie im Atlantischen Ocean vollzog sich auch hier die Drehung der Winde zu wiederholtenmalen nach Doves Regel. Nach schwachen SO-Brisen traten bei fallendem Barometer Windstillen ein, denen NO- und N-Winde, von Regen begleitet, folgten. Diese giengen über NW nach West, ungemein dichten Nebel mit sich führend. Von West drehten die Brisen nach SW und Süd bei steigendem Barometer. Von Süd erfolgte ein regelmäßiges Zurückspringen nach SSW, sodann ein rasches Drehen über Süd und SO und Übergang in Windstille. Vom Verlassen der Tafelbai bis zum 1. März wurden sieben solcher vollständiger Winddrehungen constatirt.

Das Barometer machte in dieser Zeit, dem Winde voraneilend, die größten Schwankungen durch. Anfangs außerordentlich hoch, begann es am 27. Jänner Mitternacht von corr. 774 mm zu fallen, erreichte in der Nacht des 2. Februar ein Minimum von corr. 747,5 m; stieg sodann bis zum Mittage des 6. Februar auf corr. 772,5 mm, um gleich darauf bis zum Mittage des 8. Februar auf 756 mm zu fallen. Auch nach diesem Tage zeigten sich noch immerhin bedeutende, innerhalb 48 Stunden 12—14 mm betragende Schwankungen.

Erst am 1. März begann sich das Wetter, welches bisher nicht im entferntesten den für die *nbrave West Winds* geltenden Angaben der Segelhandbücher entsprochen hatte, etwas beständiger zu gestalten. Der Wind wehte nun ziemlich constant aus NW bis SW in der Stärke 3—6, das Barometer blieb über dem Normalen und brachte die ungemein rasch wechselnde Bewölkung doch hier und da auf einige Stunden heiteres Wetter.

Am 10. März frischte der Wind aus West bis zur Stärke 9 auf und verursachte schwere See, in welcher das Schiff wieder heftig arbeitete.

Am 12. März flaute der Wind bei gleichzeitiger Drehung nach SSW auf Stärke 4—5 ab; am 14. März trat vollkommene Windstille ein. Die Corvette setzte nun bei anhaltender Stille, später flauem NO-Winde, die Fahrt unter Dampf fort und kam am 16. März vormittags in Sicht des südlichsten Caps von Australien — Cap Otway.

Am Morgen des 17. März wurde der Lotse an Bord genommen, und hierauf gegen die Einfahrt der Hobson-Bai — dem Hafen von Melbourne — gesteuert. Gegen den in der Einfahrt herrschenden, 5—7 Meilen starken Strom dampfend, gieng die Corvette um 4 $\frac{1}{4}$ p. m. vor Anker.

SAIDA hatte während dieser zweimonatlichen Reise eine mittlere tägliche Distanz von nur 100 Meilen erreicht, ein Resultat, das abgesehen von den allerdings angetroffenen ungünstigen Windverhältnissen auch von dem zu jener Zeit unreinen Schiffsboden verursacht wurde. Diesem Übelstande wurde im weiteren Verlaufe der Reise abgeholfen, indem man die Kupferhaut durch Taucher reinigen ließ.

*

Melbourne. Zur Zeit der Ankunft S. M. Corvette SAIDA in Melbourne lagen dort die Colonialschiffe: Fregatte NELSON, Monitor CERBERUS und die Kanonenboote ALBERT, CHILDERS und VICTORIA vor Anker. Im Dock von Williamstown befand sich der englische gepanzerte Kreuzer NELSON, der die Commandoflagge des Contre-Admirals Tryon führte.

Der Commandant der Corvette sah sich hier im Interesse der dem Schiffe vorgezeichneten Mission veranlasst, außer den üblichen Besuchen bei dem Gouverneur und den Befehlshabern der fremdländischen Schiffsabthei-

lungen, auch sämtlichen Ministern, dem Bürgermeister und den Universitätsprofessoren einen Besuch abzustatten, bei welchen er allenthalben die freundschaftlichste Aufnahme und das bereitwilligste Entgegenkommen fand, wodurch sowohl die Sammlung der für die k. k. Hofmuseen bestimmten naturhistorischen Objecte, als auch die Zusammenstellung der in der Folge geschilderten commerciellen Verhältnisse wesentlich gefördert wurde.

Überhaupt erfreute sich SAIDA während des Aufenthaltes in Melbourne des regsten Interesses von Seite der Bevölkerung. Die Tagesblätter dieser Stadt brachten in verschiedenen Artikeln Details über das Schiff und dessen Reise zur öffentlichen Kenntnis. Alle bedeutenderen Clubs sandten ihre Einladungen an die Mitglieder des Stabes; die Verwaltung der Bahnen Victorias stellte denselben für all ihre Linien Freikarten zur Verfügung, wodurch den Stabsangehörigen Gelegenheit geboten wurde, sich in ausreichendem Maße durch Reisen in das Innere der Colonie mit dem Charakter und den Hilfsquellen des Landes bekanntzumachen. Bei günstigem Wetter drängte sich förmlich die Bevölkerung zur Besichtigung des Schiffes, namentlich Sonntags, an welchem Tage nach Tausenden zählende Besucher an Bord gekommen waren.

Während des Aufenthaltes in Melbourne wurde wieder Schiff und Takelage in Ordnung gesetzt, sowie eine erneuerte Bestimmung der Compassdeviation vorgenommen. Von der beabsichtigten Ergänzung der Lebensmittel wurde Umgang genommen, da es nach eingeholten Erkundigungen möglich war, dieselben in Sydney zu billigeren Preisen zu beschaffen.

Nach fast 15tägigem Aufenthalte verließ SAIDA am 1. April den Hafen von Melbourne mit der Bestimmung nach Sydney.

*

Abfahrt von Melbourne: 1. April, 12 $\frac{1}{2}$ ^h p. m.

Ankunft in Sydney: 9. April, 2 $\frac{1}{4}$ ^h p. m.

Reisedauer: 8 Tage, 1 $\frac{3}{4}$ Stunden.

Zurückgelegter Schiffsweg: 882 Seemeilen.

Hievon mit Dampf: 439 Seemeilen.

Nach dem Verlassen der Hobson-Bai erreichte die Corvette bei günstiger Ebbeströmung noch vor Sonnenuntergang des 1. April die Ausfahrt von Port Philipp, schiffte daselbst den Lotsen aus und setzte in Curs auf Rodondo Island in der Bass-Straße. Bei leichtem SW-Winde wurde die genannte Straße am Morgen des 2. April passirt, hierauf die Maschine abgestellt und die Fahrt mit Segel fortgesetzt.

Gegen Abend des 2. flaute der SW ab und gieng später in variable Brisen über, gegen welche aufkrenzend nur wenig Weg gewonnen wurde, da gleichzeitig ein 1,5 Meilen starker Strom gegen SSO bis Süd setzte.

Am 4. April trat frischer NO ein, während welchem die Corvette mit zweifach gereohten Marssegeln am Winde lag.

Am 6. gieng der Wind nach NW und am 7. nach WSW, so dass Curs gesteuert werden konnte.

Da am Abende des 8. April der Wind abermals flau und veränderlich zu werden begann, außerdem das sinkende Barometer ein Wetter aus Norden erwarten ließ, wurde wieder die Fahrt mit Dampf aufgenommen.

Um 2 $\frac{1}{4}$ h p. m. des 9. April erreichte SAIDA Port Jackson, wo dieselbe von einem Lotsen in den Hafen für Kriegsschiffe, Farm Cove, gebracht, und hier an der von einem englischen Officier bezeichneten Boje vertäut wurde.

*

Sydney. Der von SAIDA, wie in allen übrigen berührten bevölkerten Häfen, auch in Sydney nach dem Einlaufen abgegebene Geschützsalut von 21 Schüssen wurde irrthümlicherweise nur mit 13 Schüssen erwidert, nach vorhergegangener ungesäumter brieflicher Entschuldigung des Artillerie-Commandanten und persönlicher Entschuldigung des Befehlshabers der vor Anker gewesenen englischen Kriegsschiffe jedoch am nächsten Tage mit 21 Schüssen beantwortet.

Bei der Ankunft traf die Corvette das Colonialschiff WOOLVERENE und die englischen Kriegsschiffe: Kanonenboot MIRANDA, Dampfschoner DART und Schoner LARK vor Anker. Zwei Tage nachher kam der englische gepanzerte Kreuzer NELSON aus Melbourne und am 11. April der deutsche Kreuzer STOSCH, den Stander des Commodore Paschen führend, an. Letzteres Schiff verließ, noch während SAIDA in Sydney lag, diesen Hafen, um gemeinschaftlich mit Kanonenboot HYÄNE die Corvette MARIE, welche in der Torresstraße auf eine Korallenbank gerathen war und der erlittenen Havarien wegen in Rockhampton vor Anker bleiben musste, nach Sydney zu bugsiren. HYÄNE war zu diesem Behufe schon früher nach Queensland beordert worden.

Das Entgegenkommen, dessen sich SAIDA in Sydney von Seite der Bevölkerung zu erfreuen hatte, war ein nicht weniger freundliches als jenes in Melbourne. Zahlreiche Besucher kamen alltägig an Bord und es entwickelte sich während des 16tägigen Aufenthaltes ein reger gesellschaftlicher Verkehr mit dem Schiffsstabe. Die ersten Clubs Sydneys sowohl, als auch viele Privatpersonen überboten sich in Zuvorkommenheiten und es wurde gleich wie in Melbourne durch die dem Stabe zur Verfügung gestellten Eisenbahnfreikarten, demselben Gelegenheit geboten auch die Colonie Neu-Süd-Wales gründlich kennen zu lernen. Behördlicherseits fand man ebenfalls allenthalben das bereitwilligste, die Erwerbung der verschiedenen Sammlungen und Daten fördernde Entgegenkommen.

Nothwendig gewordene Reparaturen an den Dampfkesseln ließ man in diesem Hafen durch die Firma Mort's Dock and Engineering Co. bewerkstelligen.

Der zur Zeit, als SAIDA Australien besuchte, drohende englisch-russische Conflict hatte in Sydney und Melbourne, sowie in den australischen Colonien überhaupt, große Aufregung hervorgerufen, von der nicht nur die Bevölkerung, sondern auch die Regierung in einer die thatsächlichen Verhältnisse überschätzenden Art ergriffen worden war.

Sämmtliche Tagesblätter brachten langathmige Leitartikel über die Möglichkeit einer russischen Invasion und trugen hiedurch das Ihrige dazu bei, die Befürchtungen des Publicums in die abenteuerlichsten Bahnen zu lenken. Die Unfähigkeit der heimathlichen Regierung, welcher der Vorwurf gemacht wurde, das Land ohne hinreichende Vorbereitung vor eine Kriegserklärung gebracht zu haben, wurde auf das schärfste kritisirt. Der Unmuth der Colonialbevölkerung fand in verschiedenen Kundgebungen, unter anderem auch darin seinen Ausdruck, dass mehrere kleine Gemeinden, welche den

Namen Glastone führten, nunmehr denselben gegen einen anderen vertauschten.

Über allentfallsige feindliche russische Unternehmungen in Australien herrschten die heterogensten Ansichten, welche jedoch alle in dem einen Punkte übereinstimmten, dass Russland durch zahlreiche Kreuzer den australischen Handel zu hemmen trachten, und durch Überrumpelung den reichen Hafenstädten große Contributionen zu erpressen bemüht sein werde.

Ministersitzungen waren in Permanenz erklärt und ungeheuerer Summen wurden veranschlagt, um die Colonien in Vertheidigungsstand zu versetzen.

Die See-Officiere der australischen Stationen theilten nicht nur die allgemeine Besorgnis, sondern erhöhten dieselbe durch allerlei zur Schau getragene Vorbereitungen nur noch mehr.

Mit Ausnahme der Besatzungen der Kriegsschiffe befanden sich zu jener Zeit keine königlichen Truppen in Australien, und so sahen sich die Colonialregierungen genöthigt, selbst solche anzuwerben. Victoria hatte bei 3000 Freiwillige aufgeboten, die behufs Einübung einmal wöchentlich concentrirt wurden. 200 Mann blieben jedoch permanent auf den Forts.

An der Einfahrt zur Hobson-Bai wurden vier Batterien errichtet und mit 7- und 9-zölligen Armstrong-Geschützen armirt, überdies der zum eigentlichen Ankerplatze vor Sandridge führende Canal durch Legung einer Minenlinie vertheidigt.

Bei der Einfahrt zur Bai von Melbourne lagen die Colonialschiffe: Monitor CERBERUS und Kanonenboot ALBERT, um das Einlaufen von Schiffen bei Nacht zu verhindern. Vor Sandridge war die Colonial-Schraubenfregatte NELSON verankert.

Zwei nach dem Systeme Thornycroft erbaute ältere Torpedoboote wurden schleunigst in Stand gesetzt und 20 Whitehead-Torpedos telegraphisch in England in Bestellung gebracht.

Eine gleich rege Thätigkeit herrschte in Neu-Süd-Wales und den anderen Colonien. Sydney hatte die Einfahrt sehr stark befestigt; zu den bereits bestehenden vier Batterien wurden zwei neue hinzugebaut. 2000 Freiwillige aus der Colonie, welche in aller Eile in Bereitschaft gesetzt wurden, campirten in einem Zeltlager. Die Colonial-Fregatte WOOLVERENE wurde schleunigst gedockt und zum Kreuzungsdienste ausgerüstet, ebenso zwei Torpedoboote des Systemes Woolwich bereit gestellt. Die gesammte englisch-australische Flottenabtheilung bestand zu jener Zeit nebst den Torpedobootten aus dem gepanzerten Kreuzer NELSON, zwei Glattdockcorvetten, drei kleinen Kanonenbooten und drei Aufnahmssegelschiffen. Diese Schiffe waren mit Ausnahme einer in Südaustralien (Albany) liegenden Corvette und einem in Neu-Seeland detachirten Kanonenboote in Sydney concentrirt.

Zur Verstärkung dieser Flottenabtheilung wurden vier Dampfer verschiedener Privatgesellschaften für den Kreuzungsdienst gemietet, und zwar zwei von der Peninsular and Oriental Comp., einer der Oriental und einer der New Zealand Line.

Die für den erwähnten Dienst nothwendigen Adaptirungsarbeiten waren zur Zeit des Aufenthaltes S. M. Corvette SAIDA in Australien auf einem der Dampfer der Peninsular and Oriental Comp. — der MASSILIA, einem Schiffe von 4000 t Gehalt — bereits in Angriff genommen. Dieser Dampfer, welcher bis dahin den directen Postdienst zwischen England und Australien versah und für die Dauerfahrt bei einem Kohlenvorrathe von 2800 t eine

Geschwindigkeit von $14\frac{1}{2}$ Knoten erreichte, erhielt als Bestückung neun 6-zöllige Armstrong-Geschütze und zwei altartige 64-Pfünder. Von den ersteren wurden sechs als Breitseitgeschütze auf Deck, eines als Jagdgeschütz und zwei als Heckgeschütze — die letzteren im Zwischendecke — installiert, wobei man die gesammte Armirung den königlichen Depôts in Melbourne und Sydney entnahm. Überdies war gegen Nachtangriffe durch zwei Grammesche Licht-Projectoren vorgesehen, von denen einer vorne, der andere achter angebracht wurde. Um die über Wasser reichenden Dampfeylinder zu schützen, wurden die vorliegenden Seitencabinen mit Kohle gefüllt, wodurch eine 14' starke Schutzwand gebildet war.

Die Kosten dieser Herstellungsarbeiten trug die englische Regierung, die auch für die Miete des Schiffes den betreffenden Betrag — 200 £ täglich — zu entrichten hatte.

Das Commando der Dampfer hatte man englischen See-Officieren übertragen; die Bemannungen wurden den in Abrüstung getretenen Aufnahmschiffen entnommen.

Gleich wie bei MASSILIA hatte man auch die Ausrüstungsarbeiten auf den übrigen drei Dampfern begonnen, deren Aufgabe es im Falle einer Kriegserklärung gewesen wäre, ununterbrochen zum Schutze des sehr lebhaften australischen Küstenhandels zu kreuzen und die Hafenstädte vor Überrumpelung zu sichern.

*

Handelspolitisches über Victoria und Neu-Süd-Wales.

Im folgenden wird eine Darstellung der Handelsverhältnisse dieser beiden Provinzen insoweit gegeben, als dieselben im Bereiche der Interessen der österreichisch-ungarischen Handelsbestrebungen liegen können, und werden den detaillirten Ausführungen über den Handel mit einzelnen Artikeln unserer Industrie einige den australischen Handel im allgemeinen betreffende Notizen vorausgeschickt.

Vor allem muss erwähnt werden, dass der in Australien herrschende Wohlstand eine unverhältnismäßig roge Güterbewegung nach sich zieht und bei einer Importziffer von 40 000 000 £ jährlich und einem Exporte von 38 000 000 £, pro Kopf bezüglich des ersteren 20 £, bezüglich des letzteren 19 £, entfallen. Es ist dies eine Ziffer, die, wenn auch berücksichtigt werden muss, dass Australien fast in allen Industriezweigen ausschließlich an den Import angewiesen ist, bei weitem in keinem europäischen Staate, selbst England nicht, erreicht wird. In Österreich-Ungarn betrug z. B. im Jahre 1884 der Import pro Kopf der Bevölkerung 1 £ 10 sh., der Export 1 £ 12 sh. Es ist diese Erscheinung hauptsächlich darauf zurückzuführen, dass in Australien selbst die arbeitende Classe als bedeutender Consument zu berücksichtigen kommt, indem bei Arbeitslöhnen von 6—20 sh. pro Tag sich die Bedürfnisse dieser Classe ungleich höher gestalten, als dies bei uns der Fall ist. Hiefür spricht zur Genüge der Umstand, dass jeder Arbeiter ein eigenes Haus besitzt und in der Lage ist, den Kindern eine Erziehung zu geben, welcher nach sie weit höhere Ansprüche an das Leben stellen, als es in europäischen Staaten selbst den bemittelteren Kleingewerbetreibenden möglich ist.

Zu diesen außerordentlich günstigen Verhältnissen, unter denen die menschliche Arbeitskraft die Bedeutung eines Capitals erlangt, gesellt sich noch die große Productivität des Landes an Lebensmitteln und eine im stetigen Wachsen begriffene, bereits nicht unbedeutende eigene Industrie.

Der unter solchen Umständen äußerst blühende Handel, von welchem namentlich der Import für unsere Monarchie von besonderem Interesse ist, wird auf folgende Weise betrieben. Entweder besitzen die australischen Importhäuser, und dies ist fast bei allen großen englischen Firmen der Fall, eigene Filialen in London, welchen der Einkauf und die Verschickung für das Stammhaus obliegt, oder die Importfirmen in Australien betrauen ein europäisches, meist Londoner Exporthaus mit dem Einkaufe der bestellten Waren und entrichten hierfür eine »Einkaufscommission«.

Eine weitere Art von Importhäusern, und zwar diejenige, mit welcher unsere Industriellen am leichtesten in Verbindung treten können, ist endlich jene, welche durch Vermittlung eines Commissionärs, Indenter, ihren Bedarf an europäischen Fabrikaten bezieht. Die Commissionäre sind in Australien etablirt und vertreten den jeweiligen europäischen Fabrikanten am Platze. Durch diese Agenten wird die heimische Ware den Importhäusern, welche keine eigenen Filialen in Europa haben, offerirt, und sie sind allein diejenigen, die das Geschäft abschließen.

Es ist selbstverständlich, dass von der Persönlichkeit dieses Vertreters und seinem größeren oder geringeren Ansehen in der kaufmännischen Welt Australiens vieles abhängt, und der österr.-ungar. Exporteur um so sicherer reichen Absatz finden wird, je tüchtiger sein Agent ist.

Solche Indenter, welche Fabriken vertreten, verlangen in der Regel die ausschließliche Agentur (*sole Agency*) für ganz Australien, da sich die Annahme einer Agentur für ein beschränktes Absatzgebiet nicht lohnen würde. Ihnen obliegt nicht nur die Aufgabe, um den Erhalt von Aufträgen bemüht zu sein, sondern auch die Regulirung — Zahlung — zu Hause.

Die Frage, warum man sich nicht direct mit dem Importeur in Australien in Verbindung setzen sollte, liegt wohl nahe; ein näheres Eingehen auf die Verhältnisse zeigt jedoch, dass der oberwähnte Weg der günstigste ist und hauptsächlich zum Zwecke hat, den Producenten vor sonst unvermeidlichen Verlusten zu schützen. Abgesehen davon, dass es dem europäischen Fabrikanten kaum möglich sein wird, sich mit allen in seiner Branche arbeitenden Importhäusern in Verbindung zu setzen und sich über deren momentane Zahlungsfähigkeit — mit Rücksicht auf das große Zeitintervall der brieflichen Verständigung — Gewissheit zu verschaffen, dürfte es schwerlich gelingen, gegen die Concurrenz anderer Fabriken, die durch bewährte Agenten am Platze vertreten sind, aufzukommen. Überdies schließt der in Australien übliche Zahlungsmodus ein Abgehen von dem dort eingebürgerten geschäftlichen Vorgehen aus, indem die Importhäuser erst nach Empfang der Ware entweder pro vier Monate *Accept* oder pro *Cassa* mit $2\frac{1}{2}\%$ *Scanto* nach einem Monate zahlen, der reelle Indenter jedoch durch seine Bank in London gegen *Conossement* Zahlung leistet und so jedes Risiko für den heimischen Industriellen entfällt.

Wie aus dem Gesagten hervorgeht, ist es die erste und wichtigste Aufgabe eines exportlustigen Fabrikanten, einen brauchbaren Agenten für sich zu gewinnen und sich dessen Vermittlung durch genügende Provision zu versichern. Der Exporteur möge bedenken, dass durch eine Schmälerung

des Verdienstes des Indenters oder dessen Schädigung durch unpünktliche Einhaltung der Lieferzeit oder durch auch nur einmalige, nicht convenirende Sendung sein eigenes Interesse am meisten geschädigt wird, er sich im entgegengesetzten Falle jedoch als erfolgreicher Concurrent mit allen anderen fremdländischen Industriellen messen kann. Die große Preisverschiedenheit der aus der Fabrik kommenden und der am australischen Platze veräußerten Ware darf ihn nicht verleiten, eine kürzere Verbindung mit dem australischen Markte anzustreben, sondern muss ihm vielmehr klarstellen, dass die enormen Transportkosten, der mitunter hohe Zoll, die bedeutenden Ladegebühren und die außerordentlichen Regiespesen des Commissionärs als eine nicht zu umgehende Einbuße hingenommen werden müssen. Als Beleg für das Gesagte diene folgendes Beispiel.

Bei der Versendung einer Kiste böhmischen Glases — 40 Cubikfuß, Wert 100 fl. — via Hamburg nach Australien kommen annähernd folgende Spesen in Aufrechnung: Fracht nach Hamburg 10—12 fl. inclusive Localspesen, Bankspesen für Zahlung zu Hause 5 fl., Fracht pro Segelschiff nach Australien 12 fl., Landungsspesen in Melbourne 12 fl. 50 kr., Zoll 18 fl., Regiespesen 10 fl.; das gibt bei einem Warenwerte von 100 fl. für den österreichischen Markt, eine Vertheuerung von 65 fl. für den australischen Platz, wobei die Provision für den Commissionär nicht einbezogen wurde.

Was den Zoll anbelangt, sei bemerkt, dass die Colonie Victoria die einzige ist, welche durch Einführung eines Schutzzolles die eigene Industrie zu heben trachtet. Obschon manche der importirten Artikel gering besteuert sind, beträgt doch im allgemeinen der Zoll 25% ad valorem. Neu-Süd-Wales, Queensland, Süd- und Westaustralien haben nur sogenannte Einnahmszölle, welche lediglich Einkommen der Staatsverwaltung sind.

Import der Provinz Victoria.

Möbel aus gebogenem Holze. Diese bilden den Hauptimport Oesterreich-Ungarns sowohl für diese Provinz als auch für ganz Australien. Die beteiligten Firmen sind Thonet in Wien, Kohn, Fischel in Böhmen und Eissler in Kaschau. Von den Genannten hat Fischel die günstigsten Frachtverhältnisse, da er pro Elbe via Hamburg exportirt.

Dieser Industrie-Artikel wird nur auf Segelschiffen ab Hamburg verfrachtet und für die Raumtonne à 40 Cubikfuß im ganzen 17,5—22,5 sh. Fracht gezahlt, welche erst in Melbourne entrichtet wird.

Die einzige Concurrenzfirma für Möbel aus gebogenem Holze ist die sächsische Holzindustriengesellschaft in Rabenau, die gegenwärtig jedoch nur minderwertige Ware liefert.

Der gesammte österreichisch-ungarische Import in diesem Artikel beträgt ungefähr 25 000—30 000 £, von welchen circa 5000 £ auf Tasmanien entfallen. Dieser gegenwärtig große Consum dürfte, wenn nicht die Bevölkerungszahl in entsprechender Weise wächst, in den nächsten Jahren abnehmen.

Zahlung wird in London gegen Conossement geleistet und sind Preise ab Fabrik vorgezogen.

Böhmische Glaswaren. In diesen Erzeugnissen sind fast alle bedeutenderen österreichischen Fabriken in Melbourne vertreten; so Langenau, Heida, Meistersdorf, Gablonz etc., und zwar vorwiegend mit Decorationsware billigster Art.

Schliffwaren werden von Gablonz exportirt. Bronzomontirte Glaswaren gehen nicht mehr. Bei Bestellungen sind die Zahlungsmodalitäten die gleichen wie bei Möbeln aus gebogenem Holze.

Nach Glaswaren für den häuslichen Bedarf, wie Trinkgläser, Flaschen, Butter- und Zuckerdosen etc., herrscht große Nachfrage, doch sind die österreichischen Muster nicht gangbar, und es wäre daher zu empfehlen, nach englischen Mustern zu arbeiten. Auch empfiehlt es sich, mit Mustersammlungen nicht sparsam umzugehen, die eingeschickten Muster nach Ausnützung auf eigene Rechnung verkaufen zu lassen und dieselben möglichst durch neue zu ersetzen. Zuweilen werden Muster gegen 50%igen Nachlass vom Agenten auf eigene Rechnung übernommen.

Der gesammte Import dieses Artikels beziffert sich auf 38 000 £, von welchen 30 000 £ allein auf unsere Monarchie entfallen. — Die Verschiffung der Ware geschieht auch auf den regelmäßig jeden Monat zwischen Hamburg, Melbourne und Sydney verkehrenden Segelschiffen.

Muster sind am besten mit deutschem Dampfer zu senden. Zu beachten wäre eine sorgfältige Strohverpackung; hingegen sind Zinkkisten nicht nöthig. Die Dampferfracht beträgt 40 sh. pro Raumtonne plus 10%.

Für billiges Hohlglas rechnet man 75 — 90% Spesen inclusive Zoll. — Die Preise sind ab Fabrik zu stellen und ist wo thunlich ein Procentsatz für „frei an Bord“ zu garantiren.

Sogenannte „Hurricane Lampen“ werden von Deutschland via England zu 12 sh. 5 d. pro Dutzend offerirt, während Gebrüder Brüner in Wien laut Katalog zu 16 fl. 80 kr. 6. W. pro Dutzend liefern, auf welchen Betrag auch noch ein entsprechend höherer Zoll zu entrichten kommt.

Glasflaschen werden aus England, Deutschland und Österreich bezogen. Der jährliche Import beträgt 40 000 £, obwohl in Victoria selbst eine eigene bedeutende Fabrication besteht. Die Preise sind für Pickleflaschen 19—27 sh. pro Gros franco Melbourne; für Sodawasserflaschen 20 sh. franco Bord Liverpool.

Papier. Von diesem Erzeugnisse werden fast alle Sorten importirt, namentlich Druckpapier, satinirtes Schreibpapier und Seidenpapier. Mit Packpapier können unsere, in diesem Artikel leistungsfähigen Fabriken aus dem Grunde nicht concurriren, weil dieselben, im Süden der Monarchie liegend, an die hohen Lloydfrachten gewiesen wären, überdies bereits eine nennenswerte eigene Fabrication solcher Papiere in Victoria besteht.

Bezüglich des Druckpapiers muss gesagt werden, dass die aus Österreich importirte billige Sorte von schlechter Qualität ist und nur Lieferungen guten starken Papiers zum Preise von 24 kr. pro Kilogramm frei an Bord Hamburg Aussicht auf besseren Erfolg hätten. Die Nachfrage ist besonders nach Zeitungspapier groß, von welchem die in Melbourne erscheinenden Journale im Durchschnitt jährlich für 10 000 £ verbrauchen. Endloses Papier für Rotationspressen wird bloß von einer in Victoria erscheinenden Zeitung gebraucht. Die Preise wären franco Bord Hamburg pro Pfund englisches Gewicht zu stellen. Druckpapier, welches zu 2—2½ d. pro Pfund ab Hamburg geliefert werden kann, findet guten Absatz, wenn dessen Qualität jene des zu holzreichen belgischen Papiers übertrifft.

Fertige Umschlagpapiere für Broschüren werden fast ausschließlich aus Österreich importirt. In besseren Papieren jedoch dürfte unsere Monarchie kaum eine Concurrenz mit England bestehen, da dessen Erzeugnisse sowohl

was Schönheit der Farbe als Präparirung des Materiales anbelangt, die österreichischen Fabrikate weit hinter sich zurücklassen. Die österreichischen Papiere, besonders Druckpapiere, sind brüchiger beim Falzen und verändern, wenn der Luft und dem Lichte ausgesetzt, ihre Farbe, indem sie bald einen grünlich-bläulichen Schimmer zeigen.

Tapeten kommen nur aus England, da die deutsche Breite in den Colonien nicht gebräuchlich ist. — Der Gesamtimport an obgenannten Artikeln beträgt im Durchschnitte jährlich 300 000 £.

Porzellanwaren. Von diesen hat eine Sorte — Tassen, Saucieren und Teller, weiß mit Goldrand — einen enormen Absatz und wurde früher aus Böhmen importirt; in letzterer Zeit jedoch haben die billigeren englischen Fabrikate den Platz fast ganz für sich behauptet. Österreich lieferte das Dutzend Tassen zu 3 sh. 9 d., während England dasselbe Erzeugnis zu 2 sh. 9 d. abgibt. Von solchen Tassen werden in Victoria für ungefähr 25 000 £ importirt.

Teller, die in den Colonien Absatz finden sollen, können siebenzöllig 2 sh. 3 d. pro Dutzend, sechszöllig 2 sh. pro Dutzend kosten. Obwohl in Tellern noch Ware aus Österreich kommt, weicht dieselbe obenfalls immer mehr und mehr der englischen Concurrenz, da unsere heimischen Fabrikanten zu lange Lieferzeiten beanspruchen. Auch kann nicht genug betont werden, dass bei Porzellanwaren, namentlich feinem Tafelservice, der Façon Rechnung zu tragen sei. Österreichische Muster finden in den Colonien absolut keinen Anklang, und man müsste sich daher, wenn auf den australischen Markt überhaupt reflectirt wird, dazu verstehen nach englischen Mustern zu arbeiten. Die genaue Copirung derselben ist ein wesentliches Erfordernis, da jedes Abgehen von ganz mustergetreuer Ausführung die geschäftliche Verbindung für immer in Frage stellt.

Von unseren bisherigen Erzeugnissen dürften bloß Waschservice concurrenzfähig sein.

Die Verfrachtung von Porzellanware hätte ausschließlich pro Segler ab Hamburg bewerkstelligt und hätten die Preise, frei an Bord, gestellt zu werden.

Schuhwaren. Dieser Artikel erfreut sich eines bedeutenden Importes, welcher trotz hohen Zolles — 4—17 sh. pro Dutzend — den Umsatz von 123 000 £ erreicht. Auf Österreich entfällt von diesem Betrage die Hälfte und sind die Firmen Pollak, Falk, Kraus, Lackenbacher und Zapletal hiebei betheilig.

Zu bemerken ist, dass nur genähte, nicht mit Holzstiften genagelte Schuhe verkäuflich sind, und man sich beim Exporte nur auf feinere Ware beschränken möge, da billige Schuhware theils in Australien selbst gemacht, theils stark aus Deutschland und England importirt wird. Ebenso finden Schuhe mit Elastique-Einsätzen geringeren Absatz, da in den Colonien Schnürschuhe beliebter sind.

Verfrachtet wird diese Ware auf Dampfern via Hamburg oder auch auf Postdampfern ab London, und werden pro Raumtonne 65 sh. bezahlt.

Bier. Viele — über hundert — meist deutsche Brauereien betheiligen sich an dem Bierimporte. Hauptsächlich sind folgende Gattungen vertreten: Flensburger Stock- (Lager-) Bier, Elberfelder, Dreher-, Straßburger und Pilsner Bier.

Der Preis beträgt durchschnittlich 6—10 sh. pro Dutzend Flaschen ohne Zoll. — Haupt-Importeure für diesen Artikel sind: Steffens & Comp., Alexander Sasse & Comp., Lange & Thönnemann und J. Kronheimer & Comp. — Der Zoll für ein Dutzend großer Flaschen beträgt 2 sh., für ein Dutzend kleiner 1 sh. 3 d. — Für die gute Qualität des am australischen Platze abgelieferten Bieres hat der Absender zu garantiren.

Die Gesamteinfuhr, inclusive Ale und Porter, beträgt nahezu 200 000 £.

Mühlenbestandtheile. Diese werden aus England, Amerika und Ungarn importirt. Im Jänner 1885 lieferte deren die Firma Ganz in Budapest für 1400 £. Die Erzeugnisse dieser Firma erfreuen sich eines bedeutenden Renommées und haben in Südaustralien und Victoria die englischen und amerikanischen Fabrikate vollständig verdrängt.

Glucose (Traubenzucker) wurde bisher aus Deutschland um 20 000 £ jährlich importirt, doch fängt in jüngster Zeit auch Brünn an, sich hiebei zu bothoiligen.

Der Zoll beträgt 3 £ pro Tonne.

Kerzen. An der Concurrenz mit diesem Artikel nehmen fast alle Industriestaaten theil, und beträgt der jährliche Import 22 000 £. Überdies besitzt Melbourne eine bedeutende eigene Fabrication. Der Preis beträgt 6 d. pro Libra, der Zoll ebenfalls pro Libra 2 d. Die meisten Kerzen werden aus Holland importirt.

Sale. Dieses wird aus England eingeführt; im Jahre 1883 betrug der Import 22 866 £. Ein Melbournor Haus versuchte mit Wieliczka Geschäfte anzubahnen, erhielt jedoch keine Antwort.

Leder. Hauptsächlich wird dieses Product aus England und Frankreich importirt, doch hat auch Deutschland in feinem und gefärbtem Leder nicht unbedeutenden Export nach Australien. Die Einfuhr an Kalbleder beträgt 74 000 £, der Zoll 7%; Möbel- und Buchbinderleder wird für 30 500 £ importirt.

Schwämme. Der Import dieses Artikels geht ausschließlich von Triest aus und beläuft sich auf 2 500 £.

Zaundraht, und zwar stählerner, wird fast durchgehends aus Deutschland bezogen, und beträgt die jährliche Einfuhr 7 000 t im Werte von 70 000 £. Die Colonie Victoria ist als Consument in diesem Artikel weit hinter den anderen Colonien zurückstehend.

Zaundraht gehört zu jenen Waren, welche nur bei Segelverfrachtung concurrenzfähig sind. Als Basis ist Nr. 8 und bezüglich des Preises 10 £ pro Tonne anzunehmen. Belgischer Draht ist wegen zu geringer Härte nicht beliebt. Zoll ist auf diesen Artikel in Victoria nicht gesetzt.

Drahtnetze. Der Import an Drahtnetzen betrug im Jahre 1883 50 000 £; der Zoll wird mit 25% bemessen. Der Preis variiert je nach Stärke des Drahtes und Größe der Maschen zwischen 50 Pf. bis 1 Mk. 25 Pf. pro Quadratmeter franco Hafen Hamburg. Die Verfrachtung geschieht ausschließlich auf Segelschiffen.

Der Bedarf an Drahtnetzen dürfte binnen kurzem durch die in den Colonien überhandnehmende Kaninchenplage voraussichtlich auf das Zehnfache gesteigert werden.

Roheisen. Von diesem beläuft sich die Einfuhr auf 40 000 £ und sind England und Belgien die Bezugsquellen. Überdies liefert Belgien noch guss-eiserne und schmiedeiserne Rohre, und zwar erstere für 70 000 £, letztere

für 72 000 £, sowie auch Fasseisen, an welchem um 7000 £ importirt werden. Für all die genannten Artikel ist die Einfuhr zollfrei.

Eisenbahnschienen aus Stahl. Im Jahre 1883 wurden solche Schienen für 650 000 £ importirt, und zwar ebenfalls zollfrei. Dieselben wurden laut letztem Contracte zum Preise von 7 £ 5 sh. pro Tonne in Melbourne abgeliefert und sind Krupp in Essen und die Dortmunder Union die Hauptimporteure. Eisenschienen finden keine Abnehmer.

Quecksilber. Dasselbe wird aus England bezogen und erreicht der jährliche Import die Höhe von 9600 £. Verfrachtet wird Quecksilber auf Dampfern. Die Gewerkschaft Idria hätte Chancen, mit Erfolg zu concurriren.

Nägel. Von diesem Artikel beträgt die jährliche Einfuhr ungefähr 36 000 £ bei einem Zolle von 3 sh. pro 112 Libras (einem Centner). Die Preise belaufen sich auf 7—24 sh. pro Centner.

Plattirte Ware. Der Hauptimport geschieht von Amerika, doch ist auch die Berndorfer Metallwarenfabrik betheiligt. Importirt wird alljährlich um 20 000 £ und ist diese Ware mit einem Zolle von 20% besteuert.

Blei, sowohl in Röhren als in Klumpen, wird aus England und Sachsen bezogen und beträgt der Import circa 12 000 £.

Schrauben werden alljährlich für 7000 £, *eiserne Bolzen* mit Muttern um 20 000 £, *Bessemerstahl* aus Deutschland und England für 30 000 £ importirt.

Leinöl liefert England und Holland und beläuft sich die Einfuhr dieses Artikels, auf welchen pro Gallone ein Zoll von 6% gesetzt ist, auf 32 000 £.

Hopfen. Die Einfuhr dieses Productes betrug im Jahre 1883 93 000 £. Saazer (Bezirks) Hopfen bester Qualität würde bei einem Preise von 85 fl. pro Metercentner ab Saaz Abnehmer finden. Ebenso Saazer (Kreis) Hopfen zu 50—55 fl. pro Metercentner ab Saaz. — Je nach der Tendenz des Marktes in Europa würden diese Ziffern eine entsprechende Änderung erfahren, nach den gegenwärtigen Verhältnissen jedoch obige Preise entschieden bewilligt werden.

Nähmaschinen. In diesem Fabrikate besteht ein bedeutender Import; derselbe erreicht die Höhe von 40 000 Stück im Werte von 120 000 £. An der Einfuhr sind in erster Linie die Firmen Singer & Wertheim, dann Wheeler & Wilson betheiligt. Das Geschäft mit diesen Erzeugnissen basirt größtentheils auf ausgiebiger Reclame; die Firma Wertheim, auf welche nahezu die Hälfte des ganzen Importes entfällt, gibt für Annoncen und sonstige Reclame der verschiedensten Art jährlich 2000 £ aus.

Holz. Von 1853—1860 belief sich der Holzimport durchschnittlich auf 35 Millionen Fuß Oberfläche. Von 1860—1870 auf 38 Millionen Fuß Oberfläche und von 1870—1880 auf 37 Millionen Fuß Oberfläche. Die einzelnen eingeführten Sorten sind: 1. Ein von der Westküste Amerikas (den Vereinigten Staaten und British Columbia) kommendes, unter dem Namen „Oregon“ bekanntes Holz. Der Preis desselben beträgt am Ursprungsorte 2 £, die Fracht circa 2,10 £ pro 1000 Quadratfuß. Dessen hauptsächlichste Verwendung ist für alle Art Bauarbeiten, als Sparrwerk, Querbalken, Bindebalken, überhaupt für alles, was man beim Bau mit Rohmaterial bezeichnet. 2. Rothholz aus Californien, das für Kunstbischlerarbeiten und Windsor - Jalousien gebraucht wird. In Melbourne kostet dasselbe, Verkaufskosten eingerechnet, 9,10 £ pro 1000 Fuß Oberfläche. 3. Schwedische

Rothdiele für Tischlerarbeiten, wie Thüren, Hauptbalken, Leisten etc., in Verwendung. Diese Holzgattung kostet in Schweden circa 9 £ pro Standard (zu 165 Cubikfuß gerechnet) für Größen 9 + 3 und mehr, und circa 7 £ für 7 + 3 und weniger. 4. Schwedische und norwegische Diele zu einem Durchschnittspreise von 4 £ pro Standard. 5. Weiße Fichte von der Ostküste Amerikas, in verschiedenen Gattungen, zu Tischlerarbeiten. 6. Bretter für Fußböden aus weißem Fichtenholze von Friedrichstadt und Christiania, sowie von Montrose in Schottland. Der Verbrauch derselben bezifferte sich im Jahre 1884 auf 47 322 049 Linearfuß 6 + 1. 7. Kaurifichte aus Neu-Seeland für Fußböden, Schiffsdecke und einzelne Möbelgattungen zum Preise von 11 £ pro Standard ab Neu-Seeland.

Außer den angeführten Holzgattungen werden noch aus den nördlichen Colonien, Queensland und Neusüdwaies große Quantitäten von Cedernholz von der Farbe und Art wie Honduras-Mahagoni eingeführt; dasselbe wird für Möbel- und Kunsttischlerarbeiten verwendet. Der Preis der Stämme beträgt durchschnittlich 15 £ pro 1000 Quadratfuß. Von denselben Colonien wird ferner sogenanntes Fancy-Holz und Fichte untergeordneter Gattung eingeführt.

Druckerschwärze. Diese wird aus Deutschland mit einem Antheile von sieben Achtel, aus England und Amerika mit einem Antheile von einem Achtel am ganzen Import bezogen. Ordinäre Schwärze für Zeitungen konnte zu 3 $\frac{1}{2}$ d. pro Libra franco an Bord Hamburg bedeutenden Absatz finden.

Zündhölzchen. Die jährliche Einfuhr an solchen, und zwar an hölzernen schwedischen, beträgt 4000 £, an wächsernen 27 000 £, und betheiligen sich an derselben Deutschland, Schweden und England. Auch ein österreichischer Fabrikant verkaufte einst in kleineren Quantitäten, verlor jedoch bald das Geschäft, da er einigen Detaillisten zu billigeren Preisen lieferte als dem großen Importhause.

Teppiche. Von diesem Industrieartikel werden hauptsächlich zwei Sorten importirt: Tapestry, den Yard zu 1 sh. 6 d., und Brüssels, den Yard zu 2 sh. 6 d. bis 4 sh., beide franco an Bord London. Beide Gattungen sind in der Breite von einem Yard gearbeitet. Türkische Muster sind nicht verkäuflich.

Meerscham- und Bernsteinwaren werden in sehr geringer Menge eingeführt. Holzpfeifen, und zwar solche kurze, die bei uns „Nasenwärmer“ genannt werden, sind hingegen außerordentlich gesucht. Die früher beliebten Wiener Weichselrohrpfeifen wurden durch Straßburger Fabrikate verdrängt, von welchen für 21 000 £ importirt werden.

Photographische Utensilien und Apparate werden stark aus Wien bezogen. Der Gesamtimport beträgt circa 5000 £.

Landwirtschaftliche Maschinen kommen lediglich aus England und Amerika, und dürfte eine Einführung derselben — die Concurrenzfähigkeit vorausgesetzt — durch Vorfassung von Katalogen in englischer Sprache bedingt sein.

Seife und Parfümerien werden aus Frankreich, England und Deutschland für 9300 £ importirt.

Manufacturware wird aus England, Frankreich, Deutschland und Belgien bezogen. Unsere Ware ist für die Bedürfnisse der Colonien zu fein und sind die Muster nicht beliebt, woran hauptsächlich der Umstand Schuld trägt, dass die Sendungen gewöhnlich eine Saison zu spät anlangen.

Fertige Damenkleider, Mäntel und Jacken kommen aus Berlin. Herrenkleider werden in der Colonie erzeugt, da der hohe Zoll jede Concurrenz so ziemlich ausschließt.

Cement würde mit Erfolg importirt werden, wenn das Faß zu 180 *kg* mit 6—7 sh. franco an Bord Hamburg geliefert werden könnte, und die Verschiffung pro Segler auf nicht mehr als 15—20 sh. pro Gewichtstone zu stehen käme.

Borstenwaren könnten mit viel Wahrscheinlichkeit auf Erfolg concurriren. Der Import an solchen beläuft sich auf 12 500 £ und ist mit einem Zolle von 25% ad valorem besteuert.

Perlmutterknöpfe haben geringe Nachfrage. Für Hemden sind meist Goldknöpfe, für Kleider Stoffknöpfe in Verwendung.

Bronze- und Ledergalanteriewaren aus Wien gehen gar nicht, da dieselben einerseits zu theuer, andererseits den Anforderungen der Colonialbevölkerung nicht entsprechend sind, welche wenig Geschmack an luxuriös ausgestatteten Albums, Cigarrentaschen etc. findet. Die bei weitem billigere Berliner Ware findet jedoch ziemlichen Absatz.

Musikinstrumente. Claviers werden an 4000 Stück jährlich im Werte von circa 100 000 £ ausschließlich aus Deutschland importirt. Blasinstrumente werden nur aus England bezogen. Harmonikas (Accordions) und Concertinos liefert zum großen Theile Wien. Mundharmonikas kommen gleichfalls aus Wien von der Firma W. Thiel.

Handschuhe. Glacéhandschuhe fabricirt für die Colonien größtentheils Italien zu sehr billigen Preisen. Solche aus Zwirn, Seide und schwedischem Leder werden aus Deutschland bezogen und sind namentlich Musketär- und Stulphandschuhe für Damen sehr beliebt.

Dynamit wird stark von der Firma Mahler & Eschenbacher in Wien über Hamburg exportirt.

Tischzeug, ordinäres, wurde versuchsweise aus Freudenthal in Schlesien importirt und dürfte sich allem Anscheine nach behaupten. Für Kaffeeservice sind bunte Muster nicht beliebt.

Sensen, Sicheln etc. werden, da in Australien mit landwirtschaftlichen Maschinen gearbeitet wird, fast gar nicht benöthigt. Der ganz unbedeutende nach Australien gerichtete Import aus Oesterreich geht transito über Melbourne oder Sydney nach Neu-Caledonien.

Emailirte Geschirre werden aus Deutschland und England eingeführt. Ein einschlägiger österreichischer Versuch misslang vollständig, da sowohl die Preise zu hoch gestellt, als auch die Muster nicht eingehalten worden waren.

Kirchenparamente, und zwar nur echte, goldene Kelche und Monstranzen, Leuchter, Rauchfässer, Glocken, Cruzifixe von Silber mit goldenem Christus, Messgewänder etc. haben viele Nachfrage. Glasmalereien für Kirchenfenster werden aus München bezogen.

Import der Colonie Neu-Süd-Wales.

Gebogene Möbel wurden im Jahre 1884 um nahezu 120 000 £ importirt, doch ist ein großer Theil hiervon als Transitoware nach Queensland und anderen Colonien in Abschlag zu bringen. Die Concurrenz ist bedeutend und dürfte bei den hiedurch gedrückten Preisen ein nonnenswerter Gewinn nur durch großen Umsatz zu erzielen sein.

Böhmische Glaswaren und Porzellanwaren. Für dieselben gelten die gleichen Bemerkungen wie für deren Einfuhr nach Victoria.

Flaschen. Außer Medicinflaschen werden Sodawasser- und Pickleflaschen am meisten benötigt und dieselben größtentheils aus England bezogen.

Papier. Packpapier wird in der Colonie selbst erzeugt; die übrigen Sorten werden importirt. Die Einfuhr ist eine sehr bedeutende, namentlich an Druckpapier. Färbige Affichenpapiere werden aus Österreich nicht bezogen, da dieselben zu theuer sind.

Schuhe und Stiefel wurden im Jahre 1884 um 600 000 £ eingeführt, von welchem Betrage ein Zehntel auf Österreich-Ungarn entfällt.

Fertige Kleider werden sowohl importirt als auch in der Colonie erzeugt. Von Herrenkleidern werden meist leichte hellfarbige getragen, und zwar der ganze Anzug aus demselben Stoffe. Importeuren wird angerathen, sich über Schnitt und Größenverhältnisse, wie sie den australischen Anforderungen entsprechen, zu informiren, da mehrfache Abweichungen von den bei uns getragenen Kleidern bestehen.

Bier. Von diesem Getränke wird meist solches englischer Provenienz consumirt und sowohl in Fässern als Flaschen importirt. Auch bestehen in Sydney mehrere Brauereien, welche sich gut rentiren. An sogenannten „Lagerbieren“ wird das Meiste aus Deutschland bezogen und erfreut sich von dieser Gattung das Flensburger Stockbier der größten Nachfrage. Für österreichisches Bier ließe sich für den Fall ein bedeutender Verkauf garantiren, wenn dasselbe von guter Qualität zum Preise von 6 sh. frei an Bord Hamburg pro Dutzend Flaschen zu bekommen wäre.

Mühlenbestandtheile der Firma Ganz in Budapest sind sehr gesucht, doch befindet sich in Sydney kein Vertreter dieses Hauses.

Glucose wird hauptsächlich von Brauern angekauft. Die „Crown Brand“ genannte Gattung hat den besten Umsatz. Der Bedarf ist im allgemeinen nicht groß und wird hauptsächlich aus Deutschland gedeckt. Auf Glucose steht ebenso, wie auf Zucker, ein Zoll von 5 £ pro Tonne zu 1036 kg.

Kerzen. Der Import dieses Artikels belief sich im Jahre 1884 auf 5 Millionen Libras im Werte von 20 000 £ und ist mit 1 d. pro Libra besteuert. Die Concurrenz ist bedeutend. Fast durchgehends werden nur Stearinkerzen zu 8 d. pro Libra gekauft.

Salz wird zum größten Theile aus Liverpool eingeführt und steht verhältnismäßig niedrig im Preise.

Zaundraht wird in großen Mengen bezogen und hat der deutsche vor dem englischen sowohl betreffs Qualität als Preis den Vorzug. Die Einfuhr betrug im Jahre 1884 8000 t im Werte von circa 100 000 £.

Roh Eisen, Stabeisen und Eisenbahnschienen kommen ebenfalls aus England und Deutschland, in neuerer Zeit in größeren Mengen auch aus Belgien.

Hopfen. Der Import dieses Productes betrug 1884 60 000 £, größtentheils aus Tasmanien.

Nähmaschinen. Neu-Südwalles hat in diesem Erzeugnisse dieselben Importeure wie Victoria, und es dürfte eine Concurrenz gegen diese — sozusagen monopolistischen — Firmen, welche ihre Maschinen auch gegen Monatszahlungen veräußern, kaum aufkommen.

Druckerschwärze aus Deutschland, England und Amerika wird, obwohl großer Bedarf vorhanden ist, nur zum Preise von höchstens 4 d. pro Libra gehandelt.

Zündhölzchen. Rücksichtlich dieses Erzeugnisses gelten die gleichen Bemerkungen wie für Victoria.

Teppiche haben hier die gleichen Bezugsquellen wie in Victoria. Vornehmlich werden kurzhaarige, billige Sorten begehrt.

Claviere (Pianos) werden in großen Mengen aus Deutschland, sowohl über London als auch direct importirt. Die Preise frei an Bord Hamburg variiren zwischen 16—30 £.

Musikinstrumente kommen größtentheils aus England, doch würde gewiss auch Österreich in diesem Erzeugnisse reussiren, wenn sich die Fabrikanten zur Lieferung von Sorten, die in England gangbar sind, verstünden.

Manufacturwaren. Einschlägige Ware aus Österreich ist kaum concurrenzfähig, da die Stoffe zu theuer und die Muster veraltet sind. In geringen Quantitäten wird aus Brünn und Reichenberg importirt. Kammgarnstoffe dürften sich trotz der verhältnismäßig hohen Preise behaupten, wenn diesen Fabrikaten geschmackvollere Muster zugrunde gelegt würden.

Versinnte, gerippte Eisenbleche, die zum Einzäunen von Gärten, Höfen etc., welche in Australien zu diesem Zwecke fast allenthalben die Mauern ersetzen, sowie auch zum Eindecken von Häusern verwendet werden, haben enorme Nachfrage und steigert sich deren Import von Jahr zu Jahr. Preise von 17—18 sh. die Tonne dürften nach gegenwärtigen Marktverhältnissen bewilligt werden.

Wein hat infolge der stets zunehmenden eigenen Production als Importartikel bedeutend abgenommen. Zur Zeit concurrirt nur Frankreich in billigeren Sorten.

Die Einfuhr von *Lebensmitteln*, wie Öl, Cacao, condensirte Milch, Zucker, getrocknete Früchte etc., betrug im Jahre 1884 105 000 £, von welchen auf Sardinien in Büchsen allein nahezu ein Zehntel des Gesamtbetrages entfällt.

Export der Provinzen Victoria und Neu-Süd-Wales.

In beiden Provinzen, wie überhaupt für ganz Australien, bildet *Schafwolle* den Hauptexportartikel und basirt der Reichthum der Colonien auf dem Handel mit derselben. Dieser Exportartikel hat nicht nur als solcher, sondern auch für den Schiffsverkehr die größte Bedeutung, indem durch denselben den Schiffen, die von Europa nach Australien den Import besorgen, auch stets eine Rückfracht gesichert wird.

Die durchschnittliche Wollproduction Australiens — inclusive Neu-See-land — beträgt jährlich ungefähr 850 000 Ballen zu circa 2½ Centner englisches Gewicht.

In den einzelnen Provinzen betrug die Wollproduction im Jahre 1884:

Neu-Süd-wales	319 000 Ballen
Victoria	330 000 „
Südaustralien	122 000 „
Queensland	74 000 „

Im ganzen... 845 000 Ballen.

Die Schafzucht Westaustraliens ist noch zu untergeordnet, als dass diese Colonie in der Richtung für den Weltmarkt in Betracht käme.

Ein Viertel der Gesamtproduction wird in Sydney und Melbourne selbst verauctionirt, bei 550 000 Ballen werden nach London, 50 000 bis 55 000 nach Antwerpen und der geringe übrige Rest nach Hamburg, Marseille und Havre verschifft. Die Frachtsätze pro ein englisches Pfund stellen sich folgendermaßen:

pro Segler:	Fette Wolle	Gewaschene Wolle
Anfang der Saison	$\frac{1}{8}$ Penny	$\frac{5}{8}$ Penny
Nachher	$\frac{3}{8}$ "	$\frac{1}{8}$ "
pro Dampfer:		
Anfang der Saison	$\frac{5}{8}$ "	$\frac{6}{8}$ "
Nachher	$\frac{1}{8}$ "	$\frac{5}{8}$ "

Der directe Export nach Antwerpen und den übrigen citirten Hafenplätzen erfährt, wie nachstehende Ausweise zeigen, von Jahr zu Jahr eine beträchtliche Steigerung und wird zum Nachtheile Londons noch bedeutendere Dimensionen annehmen.

Export von Februar 1884 bis Februar 1885 in Ballen.

Von	Antwerpen	Hamburg	Marseille	Havre	Total
Neu-Südwalde	17 869	2866	3228	332	24 295
Victoria	34 295	6327	6167	—	46 789
Südaustralien	2 400	150	—	—	2 550
	54 564	9343	9395	332	73 634

Vom Jahre 1881—1885 betrug der Gesamtexport nach oberwähnten Orten, gleichfalls von Februar zu Februar gerechnet:

1881/82	18 342 Ballen
1882/83	32 067 "
1883/84	64 275 "

Die Emancipation von London durch Errichtung eigener *Wollmärkte* erfreut sich großer Popularität; deren Lebensfähigkeit ist durch die That-sachen erwiesen.

Die Etablirung eines Wollmarktes in Triest wurde zwar bereits vom seither verstorbenen österreichisch-ungarischen Consul in Melbourne, Thöne-mann, beim k. k. Handelsministerium in Anregung gebracht und damals auf Anrathen der Triester Handelskammer verworfen; doch scheint es vortheilhaft, diese Idee nicht ganz fallen zu lassen. Nachdem Antwerpen, welches erst seit jüngster Zeit einen eigenen Markt besitzt, vorzüglich prosperirt, dürfte auch in Österreich-Ungarn ein solcher volle Aussicht auf Erfolg haben; dormalen schon sind mehrere Spinnereien, so eine große Brüner und eine Wiener-Neustädter, sowie eine Budapester Fabrik Abnehmer australischer Wolle und lassen dieselbe durch eigene Agenten in Melbourne ankaufen. Wenn diesem Beispiele genügend andere Industrielle folgten, würde sich unzweifelhaft die Ausführung oberwähnten Productes rentiren und die

durch den Markt gebotene Leichtigkeit des Einkaufes auch weiterhin die beste Anregung geben. Gleichzeitig wäre einer directen Linie zwischen Triest und Australien eine gesicherte Basis ihres Bestandes geschaffen und so dem österreichisch-ungarischen Exporte eine der wichtigsten Handelsstraßen dauernd eröffnet.

Für den Export unserer Monarchie überhaupt sind die Verkehrsverhältnisse so ausschlaggebend, dass eine günstigere Gestaltung derselben einen großen Aufschwung voraussichtlich nach sich zöge. Der bereits nicht unbedeutende Handel nach Melbourne und Sydney würde, wenn der Hauptsitz unserer Industrie im Süden des Reiches läge, gewiss schon zur Eröffnung einer subventionirten Linie nach Australien Anlass gegeben haben. Die hohen Eisenbahnfrachtsätze jedoch und namentlich die großen Vortheile, die der Transport auf der Elbe bietet, lenken den Export über Hamburg, welches vermöge der ausgezeichneten Segelschiffverbindungen, der Sloman-Dampferlinie und der binnen kurzem neu ins Leben tretenden deutschen Postdampferlinie vollkommen in der Lage ist, nebst dem deutschen auch den österreichisch-ungarischen Export zu bewältigen.

Nebst Schafwolle sind an Exportwaren der Provinzen Victoria und Neu-Südwaless zu nennen:

Talg. Aus erstgenannter Provinz wird durchschnittlich für 232 000 £, größtentheils nach England, in kleineren Partien jedoch auch nach Deutschland, selbst Österreich verfrachtet. Die Ausfuhr von Neu-Südwaless beträgt 415 000 £. Der Talg wird in Fässern zu circa zehner Centner englisches Gewicht verschifft und für die englische Tonne pro Segler 35—40 sh., pro Dampfer 40—50 sh. Fracht gezahlt.

Wein. Der australische Wein, namentlich aber Victoria-Wein, eignet sich vorzüglich zum Verschneiden und wird größtentheils nach Frankreich ausgeführt. Der jährliche Export Victorias beläuft sich auf 36 000 £, bei einem Importe von 90 000 £, welcher fast ausschließlich von Frankreich ausgeht. Die versuchsweise eingeführten österreichisch-ungarischen Weine konnten gegen die viel billigeren französischen Sorten keine Concurrenz bestehen. Unser Champagner jedoch hätte große Aussicht auf Erfolg; man erwartete im Jahre 1885 die Ankunft verschiedener Probobestellungen.

Gefrorenes Fleisch. Von diesem werden beträchtliche Mengen nach London verschifft. Die Dampfer der Orient Steam Navigation Company sind zu diesem Zwecke mit Gefrierkammern eingerichtet und exportirt diese Gesellschaft zweimal monatlich je 4500 Stück Hammel, welche in England zu $4\frac{1}{2}$ — $5\frac{1}{2}$ d. pro englisches Pfund verkauft werden. Die Australian Frozen Meat Export Company in Melbourne hat im Verlaufe eines Jahres 66 970 Stück Hammel nach England verfrachtet; dieser Export dürfte sich in der nächsten Zeit noch steigern, da der Frachtsatz für ein englisches Pfund von $1\frac{1}{2}$ d. auf 1 d. herabgesetzt wurde.

Auch wird von Neu-Seeland eine bedeutende Quantität gefrorenen Fleisches mittels eigens hierzu eingerichteter Segler nach England verschifft.

Conservirtes Fleisch in Büchsen. Dieser Handelsartikel wird von sämmtlichen australischen Colonien exportirt und beläuft sich die Ausfuhr speciell von Neu-Südwaless auf circa 120 000 Kisten. Dieselbe ist fast ausschließlich nach England gerichtet.

Verschiedene Etablissements befassen sich mit Conservirung von Fleisch in Büchsen im großen, so die Melbourne Meat Preserving Company Limited,

welche allein jährlich bei 87 000 Schafe schlachtet und überdies für 6500 £ Rindfleisch ankauft. Der Export dieser Gesellschaft beziffert sich auf 15 000 Kisten conservirten Fleisches und 1300 Fässer Talg im Gesamtwerte von 38 500 £.

Gegerbtes Leder. Von diesem wird aus Victoria jährlich für circa 376 000 £ ausgeführt. Der Export von Neu-Südwaies beträgt 5000 Ballen.

Zinn und Kupfer aus Neu-Südwaies. Davon werden durchschnittlich bezüglich des ersteren jährlich 320 000, bezüglich des letzteren 350 000 Barren exportirt.

Perlmutteraschen wurden im Jahre 1884 an 4000 Kisten und *Copra* bei 52 000 Säcke exportirt.

Baurinde der Mimosa wird aus Victoria jährlich für den Betrag von 60 000 £, d. i. circa 6000 t, ausgeführt.

Mehl und Getreide werden aus Victoria für 267 000, beziehungsweise 356 000 £ exportirt. Ein fast ebenso großer Export dieser Artikel, sowie von Hülsenfrüchten findet von Neu-Südwaies aus statt. Die Ausfuhr ist größtentheils nach England und Indien gerichtet; Mehl wird in geringer Menge auch nach der Cap-Colonie verfrachtet.

Ordinärer Hopfen wird aus Victoria für 50 000 £ exportirt.

Die *Goldproduction* in Victoria, welches weitaus die reichsten Minen Australiens besitzt, erreichte im Jahre 1884 den Wert von 3 200 000 £. In Neu-Südwaies wurde in demselben Jahre an 909 000 £ — gemünzt und ungemünzt zusammen — producirt.

*

Über Australiens transoceanische Post- und Telegraphenverbindungen, Dampfer- und Klipperlinien, sowie Frachtenverhältnisse siehe Anhang, Beilage 3.

Die Lotsen- und Hafengebühren, die in den australischen Häfen eingehoben werden, sind vergleichsmäßig hoch. Segelschiffe zahlen z. B. in Melbourne an Lotsengebür $6\frac{1}{2}$ d. pro Tonne, Dampfer $4\frac{1}{2}$ d., ein Betrag, der sowohl beim Ein- als Auslaufen zu entrichten kommt. Die Hafengebür ist mit 1 sh. pro Tonne bemessen, zu der noch die Gebür für die Benützung des Dampfkrahnes an den Anlegeplätzen im Betrage von 9 d. pro Gewichtstonne kommt.

*

Zum Schlusse der Schilderung der commerciellen Verhältnisse Australiens sei noch auf Grund der von SAIDA in Melbourne und Sydney gesammelten Erfahrungen — einer für den österreichisch und ungarischen Exporteur wichtigen Frage Erwähnung gethan.

Die mitunter irrigen Vorstellungen, welchen sich ein Theil unserer Handelswelt über die Anbahnung übersoecischer Verbindungen hingibt, hat so manche dazu verleitet, Wege einzuschlagen, die nicht nur nicht zum Ziele führten, sondern die weitere Folge nach sich zogen, dass nach dem unausbleiblichen ersten Mislingen jeder weitere Versuch aufgegeben wurde. Man glaubt, durch strabsame, aber unbemittelte junge Leute, deren kaufmännische und sprachliche Kenntnisse oft mehr als mangelhaft sind, geschäftliche Beziehungen anbahnen zu können, und ist unvorsichtig genug, dieselben zur

Auswanderung anzueifern. Die nothwendige Folge, dass dieselben meist entweder dem Elende verfallen oder doch dem heimatlichen Auftraggeber nur Verluste verursachen, lässt den österreichisch und ungarischen Gewerbetreibenden die Ursache mit dem Erfolge verwechseln und glauben, das Möglichste bereits gethan zu haben und nun von jedem weiteren Versuche abstecken zu müssen.

Wenngleich zugegeben werden muss, dass die Entwicklung unseres Exportes am besten durch im Auslande etablirte Nationale gefördert werden kann, darf andererseits nicht außeracht gelassen werden, hiezu nur tüchtige, in Geschäftssachen wohlerprobte Leute mit etwas Vermögen fürzuzählen. Söhne hervorragender Industrieller und Kaufleute, die durch ihre verwandtschaftlichen und geschäftlichen Verbindungen den nöthigen Rückhalt in der Heimat haben und nicht Gefahr laufen, durch oft unausbleibliche, mehr oder weniger kostspielige Erfahrungen ihre Position zu gefährden, werden bei entsprechender Ausdauer sich bald jene commercielle Routine aneignen, die allein im Stande sein wird, den Producten heimischer Industrie für die Dauer reichen Absatz zu sichern.

5. Von Sydney nach Auckland.

Abfahrt von Sydney: 25. April, 10^h a. m.

Ankunft in Auckland: 7. Mai, 8^{1/2}^h a. m.

Reisedauer: 11 Tage, 22^{1/2} Stunden.

Zurückgelegter Schiffsweg: 1 505 Seemeilen.

Hievon mit Dampf: 546 Seemeilen.

In offener See angelangt, fand SAIDA Windstille, todtte See aus SW und einen 1,7 Meilen stündlich nach Süd setzenden Strom, unter welchen Umständen die Fahrt unter Dampf bis zum Morgen des 26. April fortgesetzt wurde.

Bei aufspringendem NW-Winde wurde um diese Zeit die Maschine auslaufen gelassen und die Fahrt unter Segel aufgenommen. Am Abende umzog sich der Himmel im NW und SW mit schwerem Gewölke; am Horizonte gieng ein heftiges Gewitter nieder. Den folgenden Tag — den 27. — stellte sich bei fallendem Barometer Nebel, dann leichter Regen ein. Um 4^h p. m. dieses Tages sprang der Wind unter einer heftigen Regengeböe von NW, Stärke 2—4, nach SW, Stärke 9, um, wobei das zweifach gereefte Großmarssegel aus den Leiks geblasen wurde. Unter dem Drucke der nun rasch aufeinander folgenden orkanartigen Böen bildete sich eine kurze, hohe See, in welcher das Schiff schwer arbeitete.

Am 28. und 29. April erhielt sich das Wetter in der gleichen Weise, die See nahm fortschreitend zu, so dass die Corvette heftig und stoßweise bis zu 30° pro Bord rollte und bis zu zehn volle Schwingungen in der Minute machte.

Am 30. April erreichte das Wetter bei südlicher Windrichtung seinen Culminationspunkt. Das Schiff begann Seen überzunehmen. Das Boot Nr. 2 kam in eine See und füllte sich, die Länge und die Stopper sprangen, das Boot konnte jedoch geborgen werden. Unter solchen Umständen war es angezeigt, die Corvette in eine günstigere Stellung zu Wind und See zu bringen. Es wurde daher gegen Mittag dieses Tages — den 30. — abgefallen und

lag das Schiff hierauf vor dem Winde bedeutend besser und ruhiger. Am folgenden Tage legten sich Wind und See soweit, dass SAIDA wieder anluven konnte.

Bei SW- und südlichem Winde segelte die Corvette nun bis auf 160 Meilen vom N-Cap von Neu-Seeland, welche Position am Abende des 4. Mai erreicht worden war. Um diese Zeit wurde bei abflauendem und schrallendem Winde die Maschine in Betrieb gesetzt. Bei anhaltendem SSW mit Gaffelsogel und Dampf fahrend, erreichte SAIDA am 6. Mai um 9^{1/2}^h p. m. den Canal von Rangitoto, wo sie den Lotsen einschiffte und über Nacht vor Anker blieb. Am 7. Mai, 6^{1/2}^h a. m., wurde gelichtet, hierauf in Bewegung gesetzt und um 8^{1/2}^h a. m. im Hafen von Auckland goankert.

*

Auckland. Kurze Zeit nachdem SAIDA vor Anker gegangen war, erhielt der Commandant außer den Besuchen der Consuln auch jene des Bürgermeisters, des Präsidenten der Auckländer Handelskammer, des Commandanten der Colonialtruppen, des Secretärs des katholischen Bischofes und des Hafenmeisters.

Der Erwiderung der Besuche folgte der persönliche Besuch seitens des Bischofes, dem beim Abgehen von Bord der vorgeschriebene Geschützsalut geleistet wurde.

Infolge Verabredung mit dem genannten hohen Würdenträger wurde Sonntags eine größere Mannschaftsabtheilung zum Gottesdienste an Land entsendet. Dieselbe wurde am Anlegeplatze von der in zuvorkommendster Weise beigeestellten Musikbände des Freiwilligen-corps empfangen und zur Kirche geleitet, in der unter großer Betheiligung des Publicums ein Hochamt celebrirt wurde.

Die Corvette erfreute sich während des Aufenthaltes in Auckland, gleichwie in den berührten australischen Häfen, des regsten Interesses seitens der Bevölkerung. Sonntags war der Verkehr zum Schiffe ein besonders lebhafter, und ein regelmäßig verkehrender Localdampfer brachte Hunderte von Personen an Bord.

Sowohl von der Bevölkerung als auch von Seite der Colonialregierung begegnete man der größten Zuvorkommenheit, wodurch den Mitgliedern des Stabes auch mehrere größere Excursionen in das Innere ermöglicht wurden. — Unter anderem wurde auch die große Maori-Niederlassung Whatiwhatihoi besucht, in welcher der seinerzeit von S. M. Fregatte NOVARA nach Oesterreich gebrachte Maori die Stellung eines »Chiefs« einnimmt.

Am 16. Mai wurde die Corvette, welche mittlerweile den Kohlenvorrath ergänzt hatte, secklar gemacht, und verließ dieselbe am 17. den Hafen von Auckland.

*

Volkswirtschaftliches und Handelspolitisches über Neu-Seeland. Der ungeheuere Aufschwung, den die Colonie Neu-Seeland bis vor einem halben Decennium genommen, hat in den letzten Jahren einem ebenso ausgesprochenen Stillstande Platz gemacht. Ursache dieser Erscheinung ist die Einstellung der früher der Einwanderung von der Colonialregierung gebotenen Erleichterungen. Es wurde einst den Einwanderern nicht nur kostenfreie

Überfahrt zugestanden, sondern denselben auch unentgeltlich Grundbesitz abgetreten.

Die gegenwärtige Constituirung des Parlamentes jedoch, in welches laut Gesetz jeder Colonist, der englischer Unterthan und durch sechs Monate in der Colonie ansässig ist, weiters über einen unbeweglichen Besitz im Werte von nur 25 £ verfügt, wählen und gewählt werden kann, lässt begreiflicherweise diese Delegirten in erster Linie ihre Sonderinteressen vertreten. Da bei dem hohen Arbeitslohne — 7—15 sh. pro Tag zu acht Arbeitsstunden — fast jeder Arbeiter Hausbesitzer und als solcher genügend bemittelt ist, um als Parlamentswähler auftreten zu können, dringen nur solche Candidaten durch, welche die Garantie bieten, im Sinne der arbeitenden Classe zu votiren, der es vor allem darum zu thun ist, durch Fernhaltung jeder Einwanderung eine Concurrrenz im Lande nicht aufkommen zu lassen.

Die Folge dieser Arbeiterpolitik ist der allenthalben fühlbare Mangel an Arbeitskräften und die damit verbundene Entwertung des Grundeigentumes. — Der Preis von Grund und Boden ist in den letzten Jahren bedeutend herabgegangen; viele der kleinen Farmen sind verlassen, und wo dies nicht der Fall ist, betreiben die Colonisten ausschließlich die Viehzucht, welche wenig Beaufsichtigung erfordert, da eine Stallwartung nicht besteht, die Weideplätze jedoch stets eingefriedet sind. Mit Ausnahme einer geringen Kartoffel- und Gemüsecultur für den eigenen Bedarf wird dem Boden fast nichts abgerungen, und basirt der Erwerb der Farmer fast lediglich auf Züchtung von Schafen und Rindern, der Gewinnung von Kaurigummi und dem Holzhandel.

Seit dem Jahre 1865 befindet sich der Sitz der Regierung nicht mehr in Auckland, sondern in Wellington, da dieser Ort eine mehr centrale Stellung im Lande einnimmt. Außer der obersten Behörde — dem Gouvernement — welches aus sechs vom Oberhause gewählten Ministern mit dem Gouverneur an der Spitze zusammengesetzt wird, besteht noch das aus 50 lebenslänglich gewählten Mitgliedern constituirte Oberhaus und ein 95 Mitglieder zählendes Parlament. Letzteres wird auf die Dauer von fünf Jahren direct von der Bevölkerung gewählt. Die Beschlüsse der gesetzgebenden Körperschaft erhalten durch den Gouverneur ihre Sanction, doch steht ein Appell an die Königin frei.

Die Bevölkerung Neu-Seelands, welches an Areale beinahe dem vereinigten Königreiche England, Irland und Schottland gleichkommt, beträgt nach der letzten Zählung 540 000 Seelen, darunter 35 000 ureingeborene Maoris.

Die Ureinwohner Neu-Seelands, welche vor 50 Jahren noch auf 180 000 geschätzt wurden, schmolzen auf ein Sechstel ihrer damaligen Zahl herab und werden nach Aussage wissenschaftlicher Capacitäten Aucklands nach vielleicht schon 30 Jahren als reine Race gänzlich verschwunden sein. Der starke Genuss von Spirituosen, sowie das Tragen ungewohnter Kleidung haben auf die Gesundheitsverhältnisse dieses Volksstammes mächtig eingewirkt und denselben vielen, früher nicht gekannten Krankheiten, wie Tuberculose, namentlich aber Blattern und Masern unterworfen.

Der bei weitem größere Theil der Maoris (32 000) bewohnt gegenwärtig Kingcountry auf der Nordinsel. Deren König Tawhaio haust in einer elenden Hütte in Whatiwhatihoi an der äußersten Grenze cultivirter Districte bei Alexandra, besitzt keine ausübende Gewalt und steht bei den Maoris nur mehr in historischem Ansehen.

Die einst bedeutenden Besitzungen der Eingeborenen wurden denselben nach den blutigen Kämpfen der Jahre 1862/64 als Kriegsentschädigung confiscirt und blieben die diesfalls vom Könige Tawhaio zu wiederholtenmalen eingelegten Proteste, sowie eine von ihm im Jahre 1884 nach London, zur Rückerlangung der Maoris-Besitzungen, unternommene Reise resultatlos.

Die Eingeborenen betreiben den Feldbau soweit er eben zur Deckung ihres Lebensunterhaltes nöthig ist, und graben nach Kaurigummi. Der König und mehrere der Häuptlinge beziehen von der Colonialregierung Jahrespensionen im Betrage von 100—300 £.

Die Leistungen der Europäer auf Neu-Seeland sind in Anbetracht der kurzen Zeit der Colonisirung dieses Landes als sehr bedeutend zu nennen.

An Eisenbahnen sind gegenwärtig auf der Nord- und Südinsel 1400 englische Meilen im Betriebe und 228 im Bau. Schön angelegte breite Chausseen führen tief in das Innere und alle an der Küste liegenden Ortschaften sind durch Dampferlinien verbunden.

Ein ausgedehntes Telegraphennetz ist über das ganze Land verbreitet, Postverbindungen und Verkehr überhaupt auf das beste bestellt.

Dem Unterrichtswesen werden bedeutende Opfer gebracht; die Auslagen der Colonie für Schulzwecke belaufen sich jährlich auf 380 000 £. Nächst den Universitäten in Wellington und Otago bestehen noch weitere 950 Unterrichtsanstalten, welche derart auf beiden Inseln vertheilt sind, dass jeder Farmdistrict eine eigene Schule hat. Es ist auch nur so erklärlich, dass die Colonie Neu-Seeland an 72 000 die Schule besuchende Kinder zählt.

Die erwähnten großartigen Schöpfungen einer verhältnismäßig kleinen Colonie sind auf Basis bedeutender Anlehen ins Leben gerufen worden. Eine Staatsschuld von 32 $\frac{1}{2}$ Millionen £, wie sie Neu-Seeland aufweist und pro Kopf der Bevölkerung circa 64 £ beträgt, muss bei oberflächlicher Betrachtung den an europäische Verhältnisse Gewöhnten ungeheuer erscheinen. Der Umstand jedoch, dass die Mehrzahl dieser Gelder äußerst fruchtbringend auf Unternehmungen angelegt ist, die bereits jetzt der Regierung einen Reinertrag abwerfen und mit der weiteren Entwicklung der Colonie sich nur noch mehr rentiren werden, benimmt diesem Anlehen die Bedeutung einer Schuldenlast.

In Betreff des Handels Neu-Seelands kann ohne Weiteres gesagt werden, dass derselbe eine Domaine des Londoner Marktes ist, indem der ganze Import sowohl als auch der Export durch die dem Londoner Kaufmann zu entrichtende Provision demselben gewissermaßen tributpflichtig ist. Selbst Amerika, welches nach England die meiste Ware von Neu-Seeland bekommt (Kaurigummi), zieht es vor über London zu importiren statt sich des langen Überlandtransportes via St. Francisco zu bedienen.

Der gesammte Import bezifferte sich im Jahre 1884 auf 8 000 000 £, der Export auf 7 000 000 £, welche Summen sich auf Auckland, Dunedin, Wellington, Littleton und Nelson vertheilen.

Die Hauptimportartikel sind Luxus-, Manufactur-, Glas- und Porzellanwaren, sowie auch feinere Schuhe, fertige Kleider, Möbel, Papier, Eisendraht, Eisenbahnschienen und diverse Colonialwaren, wie Zucker, Kaffee, Thee, Gewürze, ferner Spirituosen und Wein.

Die österreichisch-ungarische Industrie ist durch böhmisches Glas und Porzellanwaren, Möbel und Schuhe vertreten, welche Artikel durch Melbourner und Sydneyer Importhäuser auf den Neu-Seeländer Markt gelangen. Eine gewisse

Gattung wollener, ausschließlich von den Maoris getragener Decken werden merkwürdigerweise unter dem Namen Austrian blankets in großen Mengen verkauft, obwohl sie ausschließlich Manchester-Erzeugnisse sind. Es ist diese Benennung wohl dadurch zu erklären, dass ehemals solche Woldecken tatsächlich aus Österreich bezogen wurden, welches in dieser Ware dem viel billigeren englischen Fabrikate den Platz räumen musste.

Zucker wird aus Mauritius und Java, Kaffee größtentheils aus Ceylon, Thee aus Indien und China bezogen.

Die Importhäuser betreiben ihr europäisches Geschäft durch Agenten in London, welche gegen Entrichtung einer 20%igen Provision die Einkäufe besorgen.

Die Colonialindustrie erfährt von Seite der Regierung jede mögliche Unterstützung. Diese ist namentlich durch Einhebung hoher, bis 25% ad valorem betragender Einfuhrszölle bemüht die Industrie zu fördern.

Die hohen, in Neu-Seeland bestehenden Arbeitslöhne jedoch erhalten der europäischen Concurrenz immerhin in der Mehrzahl der Artikel ein ergiebiges Feld, indem in der Colonie bisher nur Möbel aus dem prachtvollen Kauri-holze, ordinäre Schuhware und ebensolche Kleider erzeugt werden.

Unter den Exportartikeln sind hauptsächlich zu nennen: Talg, Wolle (3 000 000 £), Getreide (1 500 000 £), ferner Kaurigummi (340 000 £), Holz (150 000 £), Felle, Häute, Neu-Seeländer Flachs, gefrorenes Fleisch und endlich Gold im Werte von nahezu 1 000 000 £ (1884).

Über die specifisch Neu-Seeländer Producte — Kaurigummi und Neu-Seeländer Flachs — seien einige weitere Daten gegeben.

Kaurigummi, der zur Erzeugung des Kopallackes verwendet wird, bildet einen der wichtigsten Exportartikel Neu-Seelands. Derselbe wird zu zwei Drittheilen des Gesamtexportes nach Nordamerika, zu einem Drittheile nach England verfrachtet. Die Ausfuhr dieses Artikels ist in stetigem Wachsen begriffen; im Jahre 1884 wurden 6276 t exportirt, während in den vorhergegangenen zwei Jahren die Ausfuhr bloß 5700 und 5068 t betrug.

Die Gewinnung des Kauriharzes, von dem große Quantitäten auch im Erdboden vorkommen, bildet ein nicht unbedeutendes Staatseinkommen, da die Kaurifelder an Unternehmer vermietet werden oder, wie es jetzt gebräuchlicher ist, den Kaurigräbern gegen Erlag von 1 £ pro Jahr die Lizenz zur Ausbeutung ertheilt wird.

Die hohe Dampferfracht der Shaw-Savill and Albion-Comp., sowie die 10—15% betragenden Londoner Spesen und bedeutende Umladegebühren würden eine directe Verschiffung dieses Artikels nach den Continentalhäfen sehr lohnend erscheinen lassen.

Der Auckländer Platzpreis des Kauriharzes, das in drei Qualitäten in den Handel kommt, beträgt gegenwärtig 30, beziehungsweise 36 und 46 sh. pro engl. Centner.

Neu-Seeländer Flachs, welcher aus den schwertartigen Blättern des Phormium tenax gewonnen wird, dient außer zur Verfertigung von Tauen und Matten auch zur Fabrication von Packpapier; diese wird speciell in der Provinz Otago betrieben.

Exportirt wird dieser Artikel in gepressten Ballen zu 3—4 Centner zum Preise von 16, 18 und 21 £ frei an Bord Auckland.

Die Conservirung von Fleisch durch Gefrieren ist einer der jüngsten Industriezweige Neu-Seelands. Sowohl in Auckland als Christchurch — den

Hauptpastoraldistricten — bestehen Fleischgefrier-Etablissements, in welchen bis zu 30 000 Stück Hammeln im gefrorenen Zustande für den Export bereitgelagert werden können.

Solche Gefrierkammern sind massiv gemauerte, luftdicht abschließbare Gewölbe, in welchen durch eine im Erdgeschoße untergebrachte Dampfmaschine die Abkühlung der Luft erzeugt wird. Das System besteht in der Hauptsache darin, dass durch rasche Expansion einer vorher auf 75 *at* comprimierten Luftmenge dieselbe auf eine Temperatur von 45° unter Null gebracht und so in die unteren Kammern geleitet wird, in welchen nunmehr der Gefrierprocess vor sich geht. Eine höher gelegene Reihe von ebensolchen Gewölben, welche jedoch nur eine Durchschnittstemperatur von 5° unter Null besitzen, dient zur Aufbewahrung des gefrorenen Fleisches bis zum Momente der Verschiffung. Der Gefrierprocess dauert bei Hammeln 48 Stunden, bei Rindern und Schweinen vier Tage, während Geflügel und Fische demselben nur einen Tag hindurch unterworfen werden.

Die den Transport des gefrorenen Fleisches besorgenden Dampfer können in der Regel 700—800 *t* in den eigenen Kammern unterbringen. Nach vollführter Einschiffung des gefrorenen Fleisches bleiben deren Gefrierräume bis zur Ankunft in London geschlossen, wohin die Dampfer via Cap Horn ohne Berührung eines Zwischenhafens fahren. Nach den bisher gemachten Erfahrungen stellt sich diese Industrie als sehr ertragsfähig.

Zum Schlusse der Notizen über Neu-Seeland sei noch einer rein österreichischen Niederlassung auf dieser Insel Erwähnung gethan.

In Puhoi, einem beiläufig 35 englische Meilen nördlich von Auckland gelegenen, nach einem Flusse gleichen Namens benannten Districte, haben sich vor 25 Jahren zwei Österreicher, die Gebrüder C. und H. Krückner, ersterer angeblich gewesener Rittmeister, dieser vormals Lieutenant in österreichischen Diensten, angesiedelt, und durch Vermittlung eines im Pilsener Kreise lebenden dritten Bruders die Auswanderung von 86 Deutschböhmern aus der Umgebung von Pilsen veranlasst.

Diesen wurde — je nach dem Alter — verschiedener, noch urbar zu machender Grundbesitz zugewiesen. Die im Alter von 12—18 Jahre stehenden Auswanderer erhielten je 15 Acres, jene von über 18 Jahren 30 Acres. Anfänglich war die Lage der Einwanderer keine beneidenswerte, doch schafften sich dieselben mit der Zeit soweit ein Auskommen, dass die nunmehr an 400 Köpfe zählende Colonie mit ihrem Lose vollkommen zufrieden ist.

Die Niederlassung besteht aus zerstreut umherliegenden Farmen; die Colonisten beschäftigen sich hauptsächlich mit Viehzucht und Holzhandel. Das Hauptcommunicationsmittel bildet der zwischen dem schiffbaren Flusse Puhoi und Auckland verkehrende kleine Küstendampfer; nebenbei werden die Transporte auch auf einer von der Colonialregierung gebauten Straße nach dem an der Küste gelegenen Wei-werra vermittelt, welcher Ort gleichfalls mit Auckland in Dampfer- und Straßenverbindung steht.

Puhoi ist Post- und Telegraphenstation und besitzt eine katholische Kirche mit Schulhaus. Der Unterricht wird den Kindern in englischer Sprache von einem mit 150 £ jährlich angestellten Lehrer und einer Lehrerin gegeben. Zur Abhaltung des Gottesdienstes entsendet der Bischof von Auckland von Zeit zu Zeit einen Missionär dahin, da es bisher nicht gelungen ist, einen eigenen Priester für Puhoi, der sowohl des Deutschen wie des Englischen gleich mächtig sein müsste, ausfindig zu machen.

6. Von Auckland nach Suwa auf den Fidji-Inseln.

Abfahrt von Auckland: 17. Mai, 7^h a. m.

Ankunft in Suwa: 30. Mai, 11^h a. m.

Reisedauer: 13 Tage 4 Stunden.

Zurückgelegter Schiffsweg: 1456 Meilen.

Hievon mit Dampf: 545 Meilen.

Nach dem Verlassen des Hafens von Auckland dampfte SAIDA bei Windstillen und leichten Gegenbrisen im Course Nz O bis zum Morgen des 20. Mai, zu welcher Zeit die Corvette circa 30° südl. Breite und 178° östl. Länge erreicht hatte.

In dieser Position wurde die Maschine in der Absicht außer Betrieb gesetzt, mit den hier herrschenden variablen Brisen ehestmöglichst zu der in ungefähr 23° S gelegenen südlichen Grenze des SO-Passates zu gelangen und hierauf in demselben nach dem Bestimmungsorte zu steuern.

Da jedoch vom 20. — 26. Mai nur bei 180 Meilen an Weg gewonnen wurden, andererseits am Abende des 25. Mai von einem englischen Kaufmann in Erfahrung gebracht wurde, dass derselbe vom SO-Passate bis auf 26° S begleitet worden war, und da schließlich am Morgen des 26. Windstille herrschte, wurde zu dieser Zeit die Maschine neuerdings in Betrieb gesetzt, um die durch das ausnahmsweise Herabgehen der Passatgrenze auf circa 100 Meilen reducirte Entfernung von derselben zu durchdampfen.

Thatsächlich setzte der Passat in der Nacht vom 26. auf den 27. Mai ein, worauf die Fahrt unter Segel wieder fortgesetzt wurde.

Am 27. Mai um 3^h p. m. überschritt die Corvette den Wendekreis des Steinbockes. Das bisher regnerische, trübe Wetter heiterte auf, die Temperatur blieb jedoch verhältnismäßig niedrig. Der bis zum Nachmittage des 28. raum wehende SO-Passat drehte bei der Annäherung an die Fidji-Inseln gegen Ost und ONO.

In der Nacht vom 29. auf den 30. Mai lief die Corvette das Feuer von Nasalai an, umschiffte — nachdem vorher die Maschine in Gang gesetzt worden war — um 10^h a. m. das äußere Korallenriff und ankerte um 11^h a. m. im inneren Hafen von Suwa in 21 m Tiefe.

*

Volkswirtschaftliches und Handelspolitisches über die Fidji-Inseln. Als im Jahre 1874 der Fidji-Archipel zur englischen Kroncolonie erklärt wurde, zählten die dazu gehörigen Inseln eine Bevölkerung von 150 000 Eingeborenen und beiläufig 1200 Weißen. Gleich nach erfolgter Besitzergreifung ließ es sich die englische Regierung angelegen sein, die Besitzrechte der dort angesiedelten Europäer zu prüfen, um für die Folge allen etwa daraus erwachsenden Schwierigkeiten zu begegnen.

Von circa 1300 Besitztiteln, welche der Prüfung unterzogen wurden, erhielten beiläufig zwei Drittel die Bestätigung, während circa 350 nicht anerkannt und der Rest einer noch heute tagenden, aus Regierungsmitgliedern und mehreren Häuptlingen zusammengesetzten Commission zur Feststellung berechtigter Ansprüche überantwortet wurde.

Die vielen noch anhängigen Recurse veranlassten einige Monate vor Ankunft der SAIDA die Berufung des Gouverneurs Des Voeux und seines

Secretärs John Thurston nach London, von wo erst kürzlich zwei Entscheidungen eingetroffen waren, nach welchen die englische Regierung das Besitzrecht zweier deutscher Colonisten insoferne anerkannt hat, als sie denselben zwar nicht die fraglichen Ländereien überlässt, wohl aber eine Entschädigungssumme von 1400 £, beziehungsweise 900 £ zuspricht.

Im Jahre 1875 wurden die Fidji-Inseln von einer Masernepidemie heimgesucht, die so verheerend wirkte, dass 40 000 Insulaner derselben erlagen. Wenngleich erwiesenermaßen die englische Corvette DIDO die genannte Krankheit einschleppte, schoben die das gebirgige Innere bewohnenden Eingeborenen die Ursache derselben dem Zorne ihrer Götter zu, die sie für ihre Bekehrung zum Christenthume bestrafen wollten. Die Folge hievon war eine allgemeine Empörung, die damit endete, dass sämtliche Missionäre und ihre Frauen getödtet wurden.

Der Aufstand wurde ohne Beihilfe britischer Truppen von den der Regierung treu gebliebenen Küstenbewohnern unter dem Commando eines englischen Obersten unterdrückt.

In jene Periode fallen auch die letzten Ausbrüche des Cannibalismus auf Fidji.

Das furchtbare Umsichgreifen der Epidemie im Jahre 1875 hat zur Decretirung des noch heute in Kraft stehenden Gesetzes geführt, wonach jedes mit Einwanderern nach dem Archipel bestimmte Schiff vorerst in Levuka oder Suva sich einer zwei- bis dreiwöchentlichen Observation unterziehen muss, bevor es irgend einen anderen Hafenplatz der Colonie anläuft.

Der gegenwärtige Stand der Bevölkerung auf Fidji ist folgender:

Eingeborene 115 000, Polynosier circa 5700, Indier an 2400 und Europäer 3500.

Die Erwerbung der Colonie geschah nicht durch Gewaltmittel, sondern durch Ankauf von zur Cultur geeigneten Ländereien auf Kosten der Regierung.

Dieser neueste Colonisirungsversuch, nach welchem England den Eingeborenen gegenüber nicht als Eroberer, sondern als erstberechtigter Pächter, welcher die früheren Besitzer größtentheils durch Auswerfung von Jahresgehalten entschädigt, auftritt, hat sich bisher in jeder Richtung bewährt und zu einem vollkommenen misstrauenslosen Einvernehmen mit den Häuptlingen geführt.

Im Interesse der englischen Regierung liegt es, dem äußerst fruchtbaren Lande die natürlichen Arbeitskräfte — die Eingeborenen — zu erhalten und daher der Verdingung dieser als Arbeiter für die Plantagen der Weißen die möglichsten Schwierigkeiten in den Weg zu legen.

Nach dem früheren Besteuerungssysteme, welchem nach jeder Eingeborene männlichen Geschlechtes 1 £ und jedes Weib 4 sh. jährlich an die Regierung zu zahlen hatte, war diese Absicht weniger durchführbar, indem der geringste Theil der Insulaner sich in der Lage befand, diese Steuer zu erlegen und so genöthigt wurde, auf das Anerbieten der Weißen einzugehen, welche die Steuerzahlung gegen zu leistende Feldarbeit übernahmen.

Wie sehr die Bevölkerung hierbei von den Europäern übervorthelt wurde, geht daraus hervor, dass der Weiße den Arbeitslohn pro Woche mit 1 sh. bemaß und verwendbare Arbeiter durch Anbot sehr gesuchter Gegenstände, wie farbiger Tücher etc., welche den Eingeborenen zu unverhältnismäßig hohen Preisen verrechnet wurden, zu weiterer Arbeitsleistung zu bewegen wusste.

Dieser Umstand, sowie die Thatsache, dass jährlich kaum eine Staatseinnahme von 4000 £ erzielt wurde, ließ die englische Regierung zu der nunmehr üblichen Besteuerung greifen, wonach die Abgaben in natura geleistet werden und die Größe derselben jeweilig nach Maßgabe der eben herrschenden Verhältnisse bestimmt wird.

Zu diesem Zwecke ist der Fidji-Archipel in zwölf Verwaltungsdistricte eingetheilt, welche für sich wieder in kleinere zerfallen, denen Häuptlinge vorstehen.

Die »Chiefs« der zwölf großen Districte versammeln sich nach vorhergegangener Berathung mit den ihnen unterstehenden Häuptlingen an jedem dritten Jahre in Suwa, wo unter Präsidium englischer Regierungsorgane die von den Eingeborenen zu leistenden Abgaben von Fall zu Fall festgesetzt werden. Dieselben bestehen in Copra, Yams, Kaffee, Tabak, Zuckerrohr und Baumwolle und sind alljährlich in Levuka oder Suwa zu entrichten, wo dieselben im Auktionswege an Weiße verkauft werden. Dieses Verfahren der Besteuerung hat außer anderen auch den Vortheil, dass die Insulaner in den Handel eingeführt werden und sich Begriffe über den Wert ihrer Landesproducte und des Geldes bilden.

Nach dem Gesagten ist nun der Eingeborene nicht mehr genöthigt, behufs Gelderwerb Dienste bei den Colonisten zu nehmen und bleibt so seinem Stamme und seiner Familie erhalten. Die wenigen noch existirenden eingeborenen Arbeiter sind solche, welche auf Vorschlag ihrer Häuptlinge und nachdem behördlich constatirt wurde, dass der Betreffende seiner Familie entbehrlich ist, bei den Colonisten Dienste nehmen.

Es besteht das Gesetz, dass solche Arbeiter nur für die Dauer von drei Jahren aufgenommen werden können und der Arbeitgeber verpflichtet ist, nebst der Obsorge für deren gänzliche Verpflegung, auch für ärztliche Behandlung und Krankenpflege zu sorgen. Der Jahreslohn der Eingeborenen beträgt 7 bis 8 £.

Jeder Weiße, der einen Insulaner für eine außerhalb des Archipels liegende Station, sei es nun als Arbeiter oder als Diener, aufnehmen will, hat der Regierung eine Caution im Betrage von 100 £ zu erlegen, welche verfällt, wenn der betreffende Eingeborene nach Ablauf eines Jahres nicht nach Fidji zurückgekehrt ist.

Der durch diese Maßregel hervorgerufene Mangel an Arbeitskräften führte zur Massenimportation sowohl von Südsee-Insulanern als Indiern, welche durch das Gebaren gewinnsüchtiger Speculanten fast in Sklavenhandel ausartete.

Die englische Regierung sah sich daher gezwungen, durch das Erlassen strenger Gesetze dieses Treiben zu regeln und die Heranziehung der aus Indien kommenden Arbeiter selbst in die Hand zu nehmen.

Die hauptsächlichsten Paragraphen, die sich auf den Handel mit Arbeitern (labour trade) beziehen, sind annähernd folgende:

1. Jedes mit den Südsee-Inseln zum Zwecke der Anwerbung von Polynesiern verkehrende Schiff muss hiezu die Bewilligung der Regierung ansuchen.

2. Nur freiwillig sich Anmeldende dürfen geworben werden, und ist dies beim Eintreffen auf Fidji zu constatiren.

3. Die Aufnahme von Arbeitern auf solchen Schiffen hat derart beschränkt zu werden, dass nicht mehr als ein Mann pro Tonne eingeschifft werde, und

4. hat der Verkehr dieser Schiffe derart geregelt zu werden, dass der Transport nur in der Zeit vom 1. April bis 30. November vor sich geht, da in den übrigen Monaten die Schifffahrt durch häufige Stürme gefährdet ist.

Ebenso bestehen Gesetze, welche die Unterkunft und Verköstigung während der Überfahrt regeln.

Die Indier (Kulis) werden auf Veranlassung der englischen Regierung in den Monaten März, April und Mai von Calcutta aus verschifft und langen gewöhnlich im Juli und August in Fidji an, wo die bessere Jahreszeit ein leichteres Acclimatisiren möglich macht.

Sowohl Polynesier als Indier werden bei ihrem Anlangen auf Fidji in eigens erbauten Quarantainestationen untergebracht, wo dieselben geimpft und einer mehrwöchentlichen ärztlichen Beobachtung unterzogen werden.

Von hier aus erst geschieht die Abgabe der Leute an die Plantagenbesitzer. Die Contracte mit Polynesiern werden auf drei Jahre geschlossen und können mit behördlicher Bewilligung um ein, seltener zwei und höchstens um drei Jahre verlängert werden; jene mit Indiern lauten auf 5 Jahre. Die Zuweisung eines Polynesiern kommt im Durchschnitte auf 21 £ jährlich zu stehen, in welchem Betrage 5—6 £ jährlicher Arbeitslohn inbegriffen sind. 16 £ sind für Transportkosten sogleich und ebensoviel nach Ablauf des Contractes für Rücktransport zu erlegen. Für Indier werden 21 £ Transportkosten gezahlt und übernimmt das Gouvernement deren unentgeltlichen Rücktransport.

Für Polynesier gilt der Tag zu neun, für Indier zu sechs Arbeitsstunden; letztere erhalten bei freier Wohnung und Krankenpflege täglich nur 1 sh. Arbeitslohn.

Trotzdem die Woche bloß fünfeinhalb Arbeitstage zählt und auch von diesen durch Ungunst der Witterung meist einige entfallen, ist es nicht selten, dass die Kulis von ihrem geringen Verdienste Ersparnisse in den in Suwa bestehenden Bankfilialen hinterlegen.

Die Regierung ist bestrebt, die indischen Arbeiter zu unterstützen und ist eben daran, für deren Religionsübungen, sowie für Kindererziehung Vorsorge zu treffen.

Unter den ihnen zugestandenen Vortheilen ist auch jener der unentgeltlichen Beförderung ihrer Correspondenz in die Heimat zu nennen.

Im Jahre 1884 betrug die Zahl der auf Fidji anwesenden Polynesier 5600, der Indier 2400.

Nach Ablauf der Contractzeit hat der Arbeitgeber die Verpflichtung, das entlassene Personal auf eigene Kosten nach Suwa zu bringen. Die Polynesier werden bis zum Eintreffen einer nach ihrer Heimat abgehenden Fahrgelegenheit in einem Regierungsgebäude untergebracht und zu öffentlichen Arbeiten verwendet, für welche sie unentgeltlich vom Gouvernement verpflegt werden, während die Indier für ihren Unterhalt während der Wartezeit selbstständig zu sorgen haben.

Gleich wie die Arbeiterangelegenheiten, unterliegen Ankauf und Verkauf von Grund und Boden der strengsten behördlichen Beaufsichtigung. Eigenthümlicher Weise wird die Erwerbung von Grundbesitz von der englischen Regierung nicht begünstigt. Es darf niemand ohne obrigkeitliche Erlaubnis Verkäufe abschließen; Grundbesitze dürfen nur auf Grund von Pachtverträgen abgetreten werden, welche auf 20 Jahre lauten. Diese Verträge sind derart stipulirt, dass der Pachtschilling alljährlich zu entrichten kommt, ein Umstand,

der nur solchen die Erwerbung von Grundeigenthum gestattet, die durch ein gewisses Capital momentanen Misserfolgen gewachsen sind.

In diesen Maßnahmen ist wohl auch die Ursache zu suchen, dass trotz der bereits vor eilf Jahren erfolgten Annexion des Fidji-Archipels verhältnismäßig wenig Weiße sich angesiedelt haben und auch diese zum Theile wieder auswandern.

Nur am Rewa-Flusse befindet sich eine für die Dauer angelegte Unternehmung, nämlich eine große Zuckerfabrik, welche einer Actiengesellschaft in Sydney gehört und mit dem Aufwande von 100 000 £ ins Leben gerufen wurde. Die Einrichtungen dieses, von mehreren Mitgliedern des Stabes S. M. Corvette SAIDA gelegentlich einer größeren Excursion in das Innere besichtigten Etablissements sind vollkommen modern, doch wird die Raffinerie dort nicht vorgenommen, sondern der Rohzucker behufs weiterer Verarbeitung nach Sydney verschickt.

Das ganze Land ist, wie bereits erwähnt, in zwölf Verwaltungsdistricte eingetheilt, deren jeder für sich eigene Gerichts- und Sanitätspflege besitzt. Diese letztere wird von Districtsärzten, die im Dienste der Regierung stehen, gehandhabt.

Die Jurisdiction in Fidji zerfällt in drei Instanzen. Die niederste wird von den Häuptlingen im Bereiche ihres eigenen Districtes ausgeübt und bezieht sich bloß auf geringe Vergehen, die gewöhnlich durch Auferlegung einer gewissen Zahl von Arbeitstagen für Gemeindef Zwecke geahndet werden.

Die zweite Instanz liegt in Händen juridisch gebildeter, von der Regierung angestellter Beamten, die über solche Verbrechen abzurtheilen haben, für welche das Strafausmaß ein Jahr Gefängnis nicht übersteigt.

Über schwerere Verbrechen entscheidet die oberste Behörde in Suwa als dritte Instanz und dieser, welche den jeweiligen Gouverneur zum obersten Gerichtsherrn hat, steht auch die Entscheidung über Leben und Tod zu.

Die Rechtssprüche werden nach den Satzungen des englischen Codex gefällt und ebenso gelten für die Strafanstalten nahezu die gleichen Vorschriften wie im Mutterlande.

Nebst den Districtsgefängnissen bestehen in Levuka und Suwa zwei größere Staatsgefängnisse, in welchen die Disciplin von nur drei oder vier englischen Beamten, denen ein aus Eingeborenen gebildetes Wachcorps beigegeben ist, aufrecht erhalten wird.

Die Gefangenen werden zumeist zu öffentlichen Arbeiten — Anlagen von Straßen- und Wasserleitungen — verwendet.

Das Unterrichtswesen besorgen in Fidji ausschließlich Missionäre, welchen die Regierung in dieser Beziehung vollkommen freie Hand lässt.

Es bestehen sowohl katholische als protestantische Missionsschulen, in welchen die Eingeborenen ebenso eifrige als gelehrige Schüler sind. Für den Religionscultus ist durch Bethäuser und kleine Kirchen gesorgt. Die Zahl der zum katholischen Glauben Bekehrten ist sehr beträchtlich.

Die Wehrkraft Fidjis besteht aus 300—400 Mann eingeborener Truppen, deren Officiere ebenfalls Einheimische sind, und in einem nicht unbeträchtlichen Polizeicorps. Das letztere recrutirt sich aus solchen Insulanern, welche von ihren Häuptlingen auf die Dauer zweier Jahre der Regierung zur Disposition gestellt werden und den Dienst gegen volle Verpflegung und eine Jahresentlohnung von 4 £ versehen.

Die Fidjirace, welche einen schönen, kräftigen Menschenschlag repräsentirt, ist für Kriegsdienste vorzüglich geeignet. Die Regierung ist deshalb bestrebt, diesen Volksstamm zu erhalten und denselben — namentlich durch drakonische Gesetze gegen Trunksucht — vor dem Verfall zu schützen. Nicht nur, dass Dawiderhandelnde mit den strengsten Strafen belegt werden, trifft auch den Europäer, welcher einem Farbigen geistige Getränke verabfolgt, ein Pönale im Betrage von 50 £.

Der Handel der Fidji-Inseln ist gegenwärtig noch von geringer Bedeutung und zeigt seit dem Jahre 1873, bis zu welcher Zeit er in stetigem Wachsen begriffen war, einen fühlbaren Rückgang; eine Thatsache, die im Zusammenhange mit der allgemeinen Zuckerkrise steht, wie denn überhaupt die Lösung dieser Frage von der einschneidendsten Wirkung auf die weitere Entwicklung der Colonie sein wird.

Im obgenannten Jahre bezifferte sich der Import auf 450 000 £, der Export auf 352 000 £. Im Jahre 1884 betrug ersterer jedoch nur mehr 434 000 £, letzterer 345 000 £, was eine Abnahme von 6600 £, beziehungsweise 16 000 £ ergibt.

Die nennenswerthesten Importartikel sind:

Maschinenbestandtheile für Zuckerfabriken, verzinkte Bleche für Bauzwecke, Bauholz, Manufactur- und sonstige den Bedürfnissen der Eingeborenen und weißen Bevölkerung entsprechende Waren.

Hauptexportartikel hingegen sind:

Rohzucker, Copra, Früchte (namentlich Bananen und Ananas), Kaffee, Baumwolle; Boche-de-mer- und Perlmutterchalen sind als Exportartikel kaum erwähnenswert. Zucker wird ausschließlich nach Australien und Neu-Seeland, Copra, der in Streifen geschnittene und an der Luft getrocknete weiche Inhalt der Cocosnuss — nach Deutschland, und zwar nach Hamburg verschifft.

Am Zuckorexporte betheiligen sich außer der bereits genannten Unternehmung am Rewa-Flusse noch zwölf weitere, an verschiedenen Orten des Archipels gelegene kleinere Fabriken.

Ananas und Bananen werden in beträchtlichen Quantitäten nach Sydney, Melbourne und Auckland versendet.

Dem geschäftlichen Verkehre auf Fidji tritt ein für die Ansiedler dieser Colonie charakteristisches gegenseitiges Misstrauen hemmend entgegen. Auch im Familienleben äußert sich eine gewisse Abgeschlossenheit und es ist nur natürlich, wenn bei dem Mangel jedes Zusammenwirkens auch wenig erreicht wird.

Zum Schlusse sei noch der Organisirung der Regierungsbehörde Erwähnung gethan.

Dem Gouverneur ist ein Gouvernementssecretär zur Seite gestellt und diesem wieder ein Executivrath untergeordnet, welchem die thatsächliche Ausführung der Regierungsgeschäfte obliegt.

Es bestehen Ämter für Einwanderungs- und Agrarangelegenheiten, eine Katastralbehörde, ein Amt zur Schlichtung der Eingeborenenfrage und Regelung der Arbeiterimportation, sowie noch mehrere untergeordnete kleinere Ämter.

Die Verwaltung Fidjis hat gegenwärtig noch mit einer vom Mutterlande creditirten Schuldenlast von 300 000 £ zu rechnen, welche in unbestimmten jährlichen Raten zur Rückzahlung gelangt.

Vorläufig ist das Erträgnis der Colonie, deren ganze Zukunft, wie erwähnt, von der Lösung der Zuckerfrage abhängt, ein sehr in Frage stehendes.

Man hofft indes im Laufe der Zeit Mauritius, welches den australischen und neuseeländischen Zuckermarkt versorgt, verdrängen zu können und setzt eine weitere Hoffnung in die Eröffnung des Panamacanals. Mit derselben würden jedenfalls die Samoa- oder Fidji-Inseln zur ersten Anlaufstation der von Panama nach Australien verkehrenden Schiffe werden, und dürfte speciell für letztere, da dieselben die besseren Häfen besitzen, Aussicht bestehen, in den Weltverkehr einbezogen zu werden.

7. Von Suwa nach Wei-sisi (Insel Tanna), Dobbo (Insel Wama der Arrou-Gruppe), Banda neura (Banda-Gruppe), Soerabaja und Batavia.

Abfahrt von Suwa: 6. Juni, 9^h a. m.

Ankunft in Wei-sisi: 10. Juni, 3^{1/4}^h p. m.

Reisedauer: 4 Tage, 6^{1/4} Stunden.

Zurückgelegter Schiffsweg: 538 Meilen.

Hievon mit Dampf: 58 Meilen.

Am 6. Juni verließ SAIDA nach siebentägigem Aufenthalte den Hafen von Suwa auf den Fidji-Inseln, um sich über Tanna durch die Torres-Straße nach den obgenannten, in der Arafura- und Banda-See gelegenen Inseln und schließlich nach Soerabaja und Batavia zu begeben.

Gleich nachdem die Korallenriffe passirt worden waren, traf die Corvette in der Kadavu-Passage den aus OSO wehenden SO-Passat an; es wurden Segel gesetzt und die bis dahin im Betriebe gestandene Maschine abgestellt.

Bei Brisen von Ost bis OSO in der Stärke 3--4 und geringem See- gange machte SAIDA gute Fahrt. Am Morgen des 10. wurden die Neu-Hebriden gesichtet, um Mittag die Maschine in Bewegung gesetzt und um 3^h p. m. desselben Tages in der Bucht von Wei-sisi auf Tanna geankert.

*

Tanna. Ein längerer Aufenthalt konnte, wie beabsichtigt, hier nicht genommen werden, da in der gegen die hohe Passat-See größtentheils offen liegenden Bucht gegen Abend, als die Brise von OSO nach ONO umgesprungen war und auffrischte, die zunehmende See vollauf hereinstand. Die Corvette verließ daher bei einbrechender Dunkelheit wieder den Ankerplatz, nachdem vorher trotz der Brandung ein Boot unter Führung des Schiffslieutenants Hubatka an Land entsendet worden war, um von dem auf Tanna ansässigen Missionär, so weit als thunlich, Erkundigungen über die Insel einzuholen und die kleine, nächst der Küste gelegene Niederlassung der Eingeborenen zu besichtigen.

Der genannte Officier wurde nach schwieriger Landung von den Eingeborenen sehr freundlich aufgenommen und in ihre Ansiedlung geleitet. Aus den ihm dort von den Häuptlingen gewordenen Auskünften war zu entnehmen, dass der Missionär eine bedeutende Wegstrecke von der Küste ab wohne, und erschien daher eine Zusammenkunft mit demselben mit Rücksicht auf die kurze, zur Verfügung stehende Zeit nicht möglich.

Die erwähnte Ansiedlung besteht aus wenigen elenden Hütten, in denen etwa 80—100 Eingeborene in sehr dürftigen Verhältnissen leben und die im Vergleiche mit den übrigen Insulanern des Südsee-Archipels auf sehr niedriger Culturstufe stehen.

Die Besichtigung des auf Tanna gelegenen Vulcanes Yesowa, dessen von donnerähnlichem Getöse begleitete Eruptionen vom Ankerplatze deutlich wahrgenommen werden konnten, überhaupt des Inneren der in topographischer Beziehung merkwürdigsten Insel der Neu-Hebriden-Gruppe musste aus dem mehrerwähnten Grunde unterbleiben.

*

Abfahrt von Wei-sisi: 10. Juni, 7^{3/4}^h p. m.

Ankunft in Dobbo: 29. Juni, 2^{1/4}^h p. m.

Reisedauer: 18 Tage, 18^{1/2} Stunden (Aufenthalt bei Darnley und Saddle Island eingerechnet).

Zurückgelegter Schiffsweg: 2503 Meilen.

Hievon mit Dampf: 241 Meilen.

Nachdem SAIDA die NW-Spitze der Insel Tanna umschiffte hatte, wurde bei südöstlicher Brise die Maschine auslaufen gelassen und die Fahrt unter Segel in nordwestlichem Course gegen die Torres-Straße aufgenommen.

Von dem aus OSO bis SO in der Stärke 3—6 wehenden Passate continuirlich begleitet, machte die Corvette günstige Fahrt und erreichte am 21. Juni den Golf von Papua.

Um Bramble Cay, die Marke zum Anlaufen des NO-Canales der Torres-Straße, ganz sicher bei Tage zu erreichen, wurde von 2^h p. m. des 21. an mit allen Segeln und Maschine, zwei Kessel im Betriebe, zwischen den Contance- und Eastern Field-Riffen hindurch gesteuert und hierauf um 2^h a. m. des 22. Juni Curs auf Bramble Cay gesetzt. Nachdem derselbe um 10^{1/2}^h a. m. gesichtet worden war, wurden die Segel beschlagen, um durch dieselben nicht etwa beim raschen Manövriren im durch Untiefen beengten Fahrwasser behindert zu sein.

Der OSO von Bramble Cay unter Wasser liegenden Klippen wegen wählte der Commandant nicht die empfohlene Route südlich von Bramble Cay, sondern ließ im Norden desselben, sowie auch nördlich der Black Rocks steuern.

Hierauf wurde Curs auf Stephen Island genommen und nach dem Freisegeln der vor Darnley Island liegenden Sandbänke auf diese Insel abgehalten.

Um 5^{1/2}^h p. m. ankerte SAIDA bei Darnley Island in 21 m Tiefe und verblieb daselbst bis zum Morgen des 24. Juni.

Um 6^{1/4}^h a. m. dieses Tages setzte die Corvette die Fahrt durch die Torres-Straße mit Maschine und Schratsegeln bei anhaltendem SSO fort. Nächst den Three Sisters Islands frische der Wind bis zur Stärke 6—7 und entwickelte sich eine ziemlich hohe See.

Um 6^h p. m. erreichte SAIDA Saddle Island und verblieb in Lee dieser Insel, gegen Wind und See etwas gedeckt, bis zum Morgen des 25. vor Anker.

Auf dem Moresby-Riff, nahe der vorgezeichneten Route, lag das Wrack eines großen, offenbar erst vor kurzem gestrandeten, aber ganz entleerten und verlassenen Dampfers.

Am 25. Juni um 6^{1/4}^h a. m. gieng die Corvette gegen Double Island weiter. Um 9^h a. m. wurde die Bearesford-Untiefe, um 9^{1/2}^h die Ostspitze des NW-Riffes passirt und nun in den Prince of Wales-Canal eingelaufen. Der Strom setzte mit 8—8^{1/2} Meilen pro Stunde durch denselben, so dass das Schiff mit 16 Meilen pro Stunde — über den Grund — lief.

Um 11^h a. m. war die Boje des Harrison-Felsens, um Mittag Booby Island dwars und somit die Passage durch die Torres-Straße beendet.

Der auf letztgenannter Insel gelegenen Signalstation zeigte SAIDA über vorangegangene Aufforderung das Erkennungssignal.

Bei stetigem OSO-Winde wurden nun, die Maschine auslaufen lassend, alle Segel gesetzt und Curs West auf das Leuchtschiff der Proudfoot-Untiefe genommen. Durch den Strom war das Schiff jedoch so weit nordwärts versetzt worden, dass schon um 2^h p. m. bis SW angeluvt werden musste, um das Leuchtschiff frei auf Steuerbord zu behalten.

Nachdem sich die Corvette demselben auf zwei Meilen genähert hatte, wurde auf die Südspitze der Arrou-Inseln abgehalten, die nach dreitägiger Fahrt bei schönem Wetter in dem aus SO—SSO wehenden Passate am 28. Juni nachmittags in Sicht kamen.

In der Nacht vom 28. auf den 29. doublierte die Corvette die Blackburne-Riffe und setzte sodann in den Curs Nord.

Bei vollkommen abflauendem Winde lief dieselbe um 6^h a. m. des 29. Juni mit Maschine gegen Dobbo weiter. Ein nach Süd bis SzO setzender localer Strom verzögerte die Fahrt derart, dass SAIDA erst um 2¹/₄^h p. m. zum Ankerplatze in den Canal von Dobbo auf Wama Island kam. Hier nahm die Corvette einen 2¹/₂tägigen Aufenthalt.

*

Dobbo. Der ganze Arrou-Archipel soll an 12 000 Bewohner zählen, welche theils der papuanischen, theils der eingeborenen malayischen Race, sowie Mischracen dieses Ursprungs und auch solchen mit Chinesen angehören.

Die eingeborene Bevölkerung macht den Eindruck großer Vernachlässigung; der Verkehr mit den handeltreibenden Chinesen scheint — wenn überhaupt — so nur von ungünstigem Einfluss zu sein.

Allenthalben macht sich geringe Sorgfalt für Reinlichkeit bemerkbar; überhaupt lässt nichts auf culturelle Entwicklung des Volkes schließen.

Die Niederlassung Dobbo, welche der Haupthandelsplatz des Archipels ist und zumeist von Chinesen bewohnt wird, zeigt an Vernachlässigung das Unglaublichste, und ist es sehr erklärlich, dass sich in derselben auch nicht ein Europäer aufhält.

Dobbo besteht aus ungefähr 50—60 Häusern oder vielmehr Hütten, die meist nach chinesischer Art erbaut sind und hauptsächlich als Warenlager dienen.

Der Handel wird ausschließlich von Chinesen betrieben und erstreckt sich auf die Ausfuhr von Perlen, Perlmutterchalen, Trepang und Vogel-nester.

Die Einfuhr ist ganz unbedeutend; dieselbe beschränkt sich auf Kattunstoffe und Geräthschaften für den Hausbedarf, welche Artikel von Chinesen importirt werden.

Den Verkehr mit dem Arrou-Archipel vermitteln Dampfer, welche in Zeiträumen von drei Monaten die Inseln berühren.

Die holländische Regierung, welche von Zeit zu Zeit Stationschiffe nach dem Archipel entsendet, besitzt dort ein Kohlendepôt, das 500—600 t fassen dürfte.

Die holländischen Regierungsbeamten, welche als Residenten abwechselnd für die Dauer zweier Monate nach Arrou delegirt werden, sind Malayen von Geburt und unterstehen dem Gouvernement von Amboina.

*

Abfahrt von Dobbo: 2. Juli, 8^h a. m.
Ankunft in Banda neura: 4. Juli, 2^{1/4}^h p. m.
Reisedauer: 2 Tage, 6^{1/4} Stunden.
Zurückgelegter Schiffsweg: 309 Meilen.
Hievon mit Dampf: 53 Meilen.

Nach dem Verlassen von Dobbo steuerte SAIDA unter Dampf in südwestlichem Course aus dem Arrou-Archipel und setzte hierauf gegen Mittag bei flauem OSO in Course auf die Südspitze von Ki Island, gleichzeitig die Fahrt unter Segel aufnehmend.

In der Nacht vom 2. auf den 3. Juli erreichte die Corvette Great Ki Island. Nach dessen Umschiffung wurde auf die Banda-Inseln abgehalten.

Von einem stündlich mit 0,6 Meilen nach NW setzenden Strome begünstigt, machte das Schiff bei allmählich frischender SO-Brise rasche Fahrt, so dass schon am Vormittage des 4. Juli die Banda-Inseln gesichtet wurden.

Gegen Mittag dieses Tages wurde die Maschine in Bewegung gesetzt und auf den Canal zwischen Groot Banda und Pulo Pisang abgehalten, den die Corvette um 1^{1/2}^h p. m. erreichte.

Die in dieser Passage herrschenden starken Wirbelströme erforderten besondere Aufmerksamkeit bei der Navigation. SAIDA konnte bei voller Fahrt nur unter beständigem Wechseln des Steuers von einem Borde zum anderen im Course erhalten werden.

Am Nachmittage des 4. Juli um 2^{1/2}^h wurde das Schiff vor Banda neura vor Anker gelegt und verblieb daselbst durch vier Tage.

Der der holländischen Flagge, unmittelbar nachdem geankert worden war, geleistete Salut von 21 Schüssen wurde ungesäumt erwidert.

*

Banda. Die Inseln der Banda-Gruppe zählen eine Bevölkerung von 700 meist eingewanderten Malayen, ungefähr 200 Arabern, ebensovielen Chinesen und circa 100 Europäern.

Den Hauptertrag dieser Inselgruppe liefert die Muscatnuss. Deren Cultur war zumeist der holländischen Compagnie Monopol derselben; später wurde das Monopol dahin beschränkt, dass die Muscatnuss wohl von jedermann gepflanzt, die Ernte jedoch nur an die holländische Regierung verkauft werden durfte.

Seit die Banda-Inseln gleich den übrigen Molukken dem Freihandel eröffnet wurden, ist auch diese Einschränkung aufgehoben.

Die Gesamtausfuhr des genannten Spezerer-Artikels betrug im Jahre 1884 an 2500 Piccul à 62 *kg* Blüte (die rothe, wachsartig aussehende Umhüllung der in weicher, fleischiger Schale steckenden Nuss) und an 15 000 Piccul präparirter Nüsse. Die Preise sind in den letzten Jahren sehr zurückgegangen, und zwar bezüglich der Blüte von 250 fl. auf 65 fl., bezüglich der Frucht von 150 fl. auf 65 fl. pro Piccul.

Die aus Neu-Guinea nach den Banda-Inseln importirte wilde Muscatnuss erzielt Preise von 22—30 fl. pro Piccul.

Vanille, welche nur in geringem Maße cultivirt wird, verkauft man zu 24 fl. pro Kilogramm.

Da die einheimische, fast ausschließlich den Fischfang betreibende Bevölkerung sehr träge ist, behilft man sich auf den Plantagen mit Arbeitern aus Java. Diese werden von einem Agenten gegen Entrichtung von 120 fl. pro Kopf, inclusive 50 fl. Handgeld, angeworben und erhalten einen Monatslohn von 6 fl., ferner eine gewisse Quantität Reis, freie Wohnung und zwei Anzüge pro Jahr.

Der Import (Gesamt-) wird von zwei auf Banda neura etablirten Firmen besorgt, von denen eine hauptsächlich Reis und Petroleum über Singapore, die andere Manufacturwaren, Lebensmittel und Luxusartikel theils direct aus Rotterdam, theils über Soerabaja bezieht.

An österr.-ungar. Industrie-Artikeln und Producten hatte SAIDA auf Banda constatirt: Schuhe, Mehl, Glaswaren, Möbel, Lampen, Spielwaren und Cigarettenpapier, welche Waren sämmtlich aus Soerabaja bezogen werden.

Der Handel mit Opium, welcher einstens streng verboten war, ist gegenwärtig Regierungsmonopol. Der Verschleiß ist einem einzigen Händler übergeben, der hiefür eine monatliche Steuer von 10 000 fl. zu entrichten hat.

Weitere Einnahmen der Regierung bilden die neunprocentige, vom Reinertragnisse der Plantagen eingehobene Einkommensteuer und eine Stempelsteuer.

Obschon im allgemeinen auf Banda ein Rückgang des Handels zu verzeichnen ist, erzielt die Regierung von dieser Colonie doch noch einen Reinertrag von ungefähr 200 000 fl. jährlich, welcher eben ausreichend ist, die jährlichen Ausfälle der mit Deficit arbeitenden Colonien Amboina und Macassar zu decken.

Die Banda-Gruppe steht mit den übrigen Molukken, sowie mit Java durch monatlich zweimal verkehrende Dampfer in Verbindung. Während der Erntezeit läuft ein von Singapore ausgehender englischer Dampfer diese Inseln in unregelmäßigen Zeiträumen an.

*

Abfahrt von Banda neura: 8. Juli, 2^h p. m.

Ankunft in Soerabaja: 17 Juli, 4^{3/4}^h p. m.

Reisedauer: 9 Tage, 2^{3/4} Stunden (inclusive Aufenthalt bei Panarukan).

Zurückgelegter Schiffsweg: 1085 Meilen.

Hievon mit Dampf: 554 Meilen.

Nach dem Verlassen von Banda neura steuerte SAIDA nördlich um die gleichnamige Insel in den Canal von Gunong Api. Beim Einsetzen des SO-Passates, der sich in der Folge schwächer und unregelmäßiger als bisher zeigte, wurden Segel gesetzt und die Maschine abgestellt.

In der Nacht vom 10. auf den 11. wurde die sogenannte »weiße See« gesehen. Es enthält nämlich in den Monaten Juli und August das Seewasser in dem Gebiete der Banda-See eine solche Menge phosphorescirender Infusorien, dass die See bei Tage einen eigenthümlichen bleigrauen Schein, nach Eintritt der Dunkelheit ein intensives, gleichmäßig leuchtendes Weiß zeigt. Am besten kann man diese vollkommen glatte, hell leuchtende See mit einem vom Monde beleuchteten Schneefelde vergleichen.

Am Nachmittage des 11. Juli, als sich die Corvette 30 Meilen Ost von der New Bank und dem Emperor of China-Riff befand, trat vollkommene Windstille ein; es wurde die Maschine in Betrieb gesetzt und nun die Navigation zwischen den zahlreichen Untiefen und Riffen an den drei folgenden Tagen bei anhaltender Windstille mit Dampf fortgesetzt.

Am 15. hatte SAIDA die Ostspitze von Java erreicht. Am selben Tage wurde die Corvette, um Soerabaja nicht zur Ebbezeit und bei Nacht anlaufen zu müssen, vorübergehend bei Panarukan vor Anker gelegt.

Am 17. morgens 5^{3/4}^h wurde gelichtet und gegen Soerabaja gesteuert. Nachdem um 2^h p. m. das vor dem Jansen-Canale liegende Lotsenschiff erreicht und ein Lotse an Bord genommen worden war, fuhr die Corvette über die Kleta und Lantong Bank durch den Jansen-Canal nach Soerabaja, wo dieselbe um 4^{3/4}^h p. m. mit zwei gegen die Stromrichtungen geworfenen Ankern vertäut wurde.

*

Soerabaja. Bei der Ankunft in Soerabaja traf S. M. Corvette SAIDA die holländischen Kriegsschiffe: Hafenwachtschiff CURAÇAO, Kanonenboote BANDJERMASIN und BANDA an, mit welchen die üblichen Besuche gewechselt wurden. Außerdem erstattete der Commandant der Corvette dem Residenten van der Wick, dem Arsenalcommandanten und dem Hafencapitän seine Besuche.

Über Anrognng des Residenten begab sich der Commandant im weiteren Verlaufe des Aufenthaltes in Begleitung des Viceconsuls Janiczek nach Solo an das Hoflager der mediatisirten Javanenfürsten Sultan Sussakunun und Fürst Pangoran Attipati, woselbst sie bei Entfaltung wahrhaft orientalischen Prunkes empfangen wurden. Fürst Pangoran Attipati erwiderte persönlich den Besuch des Commandanten an Bord der SAIDA, während Sultan Sussakunun, der den Rang eines holländischen Generalmajors bekleidet, zur Erwidernng seinen ältesten Sohn entsandte.

Ansonsten wurde der Besuch des Landes wegen der in Soerabaja herrschenden Cholera-Epidemie sowohl von Seiten des Stabes als der Mannschaft auf das allernothwendigste beschränkt, und der neuntägige Aufenthalt vornehmlich zur Instandsetzung von Schiff und Takelage, sowie zur Ergänzung des Kohlenvorrathes benützt.

Zwei Tage vor dem Verlassen der Rhede widerfuhr leider dem Marsgasten Franolich ein Unfall, der ihm das Leben kostete. Derselbe glitt beim Aushaken eines Schwertakelblockes auf der Großraa aus und stürzte, die Fallreepsplattform durchschlagend, in schwer verletztem Zustande ins Wasser. Obwohl der Vorunglückte gleich auf Deck geschafft und ihm sofort ärztliche Hilfe zutheil geworden war, verschied er dennoch nach 1^{1/2} stündiger vollkommener Bewusstlosigkeit an den Folgen der schweren Verletzungen. Da die sanitären Verhältnisse Soerabajas die Beistellung eines Leichenconductes am Lande nicht gestatteten, wurde die Leiche unter Beobachtung der für Begräbnisse zur See bestehenden Bestimmungen ausgeschifft und am nächsten Morgen durch die Vorsorge der Localbehörden zur Erde bestattet.

Am Nachmittage des 26. Juli wurde SAIDA seeklar gemacht und verließ am kommenden Morgen die Rhede von Soerabaja mit der Bestimmung nach Batavia.

*

Abfahrt von Soerabaja: 27. Juli, 9^{1/4}^h a. m.

Ankunft in Batavia: 4. August, 10^h a. m.

Reisedauer: 8 Tage, ³/₄ Stunden.

Zurückgelegter Schiffsweg: 815 Meilen.

Hievon mit Dampf: 140 Meilen.

Mit zwei Kesseln im Betriebe steuerte SAIDA durch das Jansen-Fahrgewässer und kam gegen Mittag bei ausnahmsweise hohem Wasserstande über die seichteste Stelle der Jansen-Bank.

Gegen 1^h wurde der Lotse ausgeschifft, hierauf bei leichter SO-Brise auf die Straße von Sapodie abgehalten und dieselbe am Morgen des 28. Juli durchdampft.

Nach dem Doubliren von Pondy Island wurden um 9^h a. m. des eben genannten Tages Segel gesetzt und die Maschine abgestellt.

Während der folgenden Tage ließ der Commandant bei stetiger O-Brise die Seecadetten selbständige Manöver ausführen.

Nach einer bei ruhiger See und gleichmäßigem Winde zurückgelegten Fahrt erreichte die Corvette am 3. August um 7^{1/2}^h p. m. unter Segel Edam Island, wo dieselbe über Nacht vor Anker verblieb.

Am kommenden Morgen 8^{1/4}^h a. m. wurde die Fahrt gegen Batavia mit Maschine, bei zwei Kesseln im Betriebe, neuerdings aufgenommen und zwei Stunden später die Corvette vor dem alten Hafen in 12 m Tiefe verankert.

*

Batavia. Hier traf SAIDA die holländischen Kriegsschiffe, Hafenwachtschiff GEDEH, die Flagge eines Contre-Admirals führend, den gepanzerten Kreuzer PRINS HENDRIK, die Corvette LEEUWARDEN und das Kanonenboot BENKOELEN an. Unmittelbar nachdem geankert worden war, leistete SAIDA der holländischen Flagge einen Salut von 21 und der erwähnten Commandoflagge einen solchen von 13 Schuss.

Nach Austausch von Besuchen mit den holländischen Kriegsschiffen erstattete der Commandant dem Generalgouverneur von Niederländisch-Indien, dem Residenten von Batavia und dem commandirenden Generale seine Visiten. Während SAIDA in Batavia vor Anker lag, traf daselbst das englische Kanonenboot ESPOIR, von Singapore kommend, ein und verließ nach zweitägigem Aufenthalte wieder die Rhede, um sich nach Cocos-Inseln zu begeben.

Nach vorhergegangener Einladung nahmen sämtliche in Batavia liegenden fremdländischen Kriegsschiffe an der Feier des Geburtstages Seiner Majestät des Kaisers theil. — An dem Diner, welches der Commandant der SAIDA zu Ehren des Tages gab, nahmen außer dem Schiffsstabe mehrere in der Colonie ansässige Österreicher und der Capitän des österreichisch-ungarischen Vollschißes ARMIDA theil.

Da über die commerciellen Verhältnisse Javas sowohl von Seite der österreichisch-javanischen Gesellschaft, als auch von den dortigen Consularvertretern schon wiederholt eingehende Relationen verfasst worden waren, ferner eine verlässliche Zusammenstellung der Daten über Ein- und Ausfuhr deshalb nicht möglich ist, weil sich die Provenienz der über fremde Häfen importirten Ware in vielen Fällen nicht mit Sicherheit nachweisen lässt und auch beim Exporte ein großer Theil der Handelsartikel für Ordre, daher mit — in Java — unbekanntem Bestimmungsorte, verschifft wird, sah sich der

Commandant S. M. Corvette SAIDA sowohl in Batavia, als auch in Soerabaja veranlasst, von der bisher in den einzelnen besuchten Häfen bewirkten Sammlung handelspolitischer Daten abzugehen und sich bloß auf die Besprechung einzelner wichtiger Artikel zu beschränken. Die diesbezüglichen Daten werden hier nicht wiedergegeben, weil dieselben, als mit den erwähnten Informationen in Zusammenhang stehend, für sich allein kein hinreichendes Bild der Handelsverhältnisse geben würden.

*

8. Von Batavia nach Singapore.

Abfahrt von Batavia: 20. August, 6^{1/4}^h a. m.

Ankunft in Singapore: 30. August, 1^{1/2}^h p. m.

Reisedauer: 10 Tage, 7^{1/4} Stunden (inclusive Aufenthalt in Tulloh Sumpat).

Zurückgelegter Schiffsweg: 650 Meilen.

Hievon mit Dampf: 215 Meilen.

Nach circa zweiwöchentlichem Aufenthalte verließ SAIDA am Morgen des 20. August unter Dampf die Rhode von Batavia.

Gegen Mittag wurde bei östlicher Brise die Maschine auslaufen gelassen und unter Segel gegen die Gaspar-Straße abgehalten.

Am 21. um 10^{1/2}^h a. m. mussten an der Einfahrt zur genannten Straße des schrillen Windes wegen zwei Kessel in Betrieb gesetzt und die Quersegel geschlossen werden.

Um 4^h p. m. kam das Feuer von Shoalwater Island dwars, worauf gegen den Stolze-Canal gesteuert wurde. Nachdem derselbe in der Nacht vom 21. auf den 22. durchdampft worden war, setzte SAIDA von 5^h a. m. an, bei frischer SO-Brise, wieder die Fahrt mit Segel fort.

Am 23. August um 10^h a. m. überschritt die Corvette den Äquator und erreichte am Morgen des 25. das Feuer von Pedra-Branca. Nun wurde auf Pulo-Bintang in der Singapore-Straße abgehalten und um 10^{3/4}^h a. m. in der auf dieser Insel gelegenen Bucht von Tulloh-Sumpat geankert.

Hier wurden die Schießübungen mit den Handfeuerwaffen vorgenommen, nach deren Beendigung SAIDA am 30. August 7^h a. m. die Fahrt nach Singapore unter Dampf fortsetzte.

Wegen heftiger Regonböen aus WSW, die den Auslug behinderten, musste die Corvette zeitweise langsam fahren, so dass erst um 1^{1/2}^h p. m. Singapore erreicht wurde.

*

Singapore. Hier traf SAIDA das englische Casemattschiff INVINCIBLE und die Glattdockscorvette SAPHIRE an. Ersteres war nach dreijährigem Aufenthalte in den ostasiatischen Gewässern auf der Heimreise begriffen.

Im weiteren Verlaufe des Aufenthaltes liefen das englische Kanonenboot ESPOIR und das deutsche Kanonenboot ILTIS ein.

ESPOIR kam von den Cocos Islands, wo es, wie alljährlich, zur Vermeidung etwaiger Missverständnisse bezüglich des Eigenthumsrechtes die englische

Flagge zu hissen hatte. Von Seite der Regierung wird dem Besitze dieser Inselgruppe hauptsächlich deshalb Wichtigkeit beigemessen, weil dieselbe zur Anlage einer Kohlenstation für die nach Australien vorkehrenden Schiffe in Aussicht genommen ist. Die Cocos Islands werden seit Jahren von einem dort ansässigen Engländer namens Ross cultivirt, der auch einen ergiebigen Handel mit Copra betreibt.

Das deutsche Kanonenboot *ILTIS*, Commandant Capitänlieutenant Hofmeier, war über Manila von den Carolinen eingetroffen, wo es, wie bekannt, die deutsche Flagge gehisst hatte. Dasselbe hatte in Shangai, seiner ehemaligen Station, die Weisung erhalten, sich mit voller Maschinenkraft nach der westlichsten der Carolinen-Inseln zu begeben und, falls sich nach gepflogenen Erhebungen herausstellen sollte, dass auf diesem Archipel die spanische Flagge noch nicht gehisst worden sei, denselben unverzüglich für Deutschland zu annectiren. Vor Yap angelangt, fand *ILTIS* zwei spanische Transportdampfer vor Anker, welche eben mit Materiale zur Erbauung einer Kirche und mit mehreren Mitgliedern einer katholischen Mission angekommen waren. Nachdem deutsche, dort ansässige Kaufleute bestätigt hatten, dass bisher auf den Carolinen-Inseln die spanische Flagge nicht gehisst worden war, berief der Commandant des *ILTIS* noch im Laufe der Nacht sämtliche Chiefs der Eingeborenen zu einer Versammlung, in der ein Protokoll verfasst und von allen Anwesenden gefertigt wurde, welchem nach sich die Häuptlinge mit der Annexion von Seiten Deutschlands einverstanden erklärten. Eine Abschrift dieses Documentes wurde mit der gleichzeitigen Verständigung über die beabsichtigte Annexion an Bord der spanischen Dampfboote gesendet. Noch vor Tagesanbruch begab sich der Commandant des *ILTIS* in Begleitung eines Officiers und eines Detachements von zehn Matrosen ans Land und ließ nach Verlesung der Proclamation die deutsche Flagge hissen. Als man auf den spanischen Kriegsschiffen dieselbe am Morgen erblickte, legten deren Commandanten gegen den vollzogenen Act Protest ein und hissten ihrerseits am Lande die spanische Flagge; dieselbe wurde jedoch zufolge einer zustande gekommenen Vereinbarung wieder eingeholt und die Entscheidung der Angelegenheit den eigenen Regierungen anheimgestellt.

Kanonenboot *ILTIS* begab sich hierauf nach Manila, wo indessen eines der oberwähnten Transportschiffe mit der Kunde von der Annexion der Carolinen durch Deutschland angelangt war. Die Bevölkerung Manilas empfing das deutsche Kanonenboot in solch feindlich-demonstrativer Weise, dass sich dessen Commandant auf Anrathen des Consuls veranlasst sah, diesen Hafen unmittelbar nach Ergänzung des nothwendigsten Kohlenvorrathes wieder zu verlassen und nach Singapore zu steuern, nachdem er vorher mit Überwindung großer Schwierigkeiten die Annahme der chiffirten telegraphischen Meldung über die ausgeführte Mission durchgesetzt hatte.

Während des Aufenthaltes in Singapore ergänzte Corvette *SAIDA* die Lebensmittel- und Kohlenvorräthe und gieng hierauf zu einer dreiwöchentlichen Kreuzung zwischen Singapore und Borneo in See.

9. Von Singapore nach Sarawak (Pindang) auf Borneo und zurück nach Singapore.

Abfahrt von Singapore: 21. September, $8\frac{1}{4}^h$ a. m.

Ankunft in Sarawak: 24. September, 4^h p. m.

Reisedauer: 3 Tage, $7\frac{3}{4}$ Stunden (einschließlich des vorübergehenden Aufenthaltes bei Tanjong Po).

Zurückgelegter Schiffsweg: 456 Meilen.

Diese Fahrt fand unter Dampf allein statt.

Nachdem tagsüber durch die Straße von Singapore gesteuert worden war, gelangte die Corvette am Abende des 21. September in offene See, worauf bei leichter O- und OSO-Brise Kurs auf zehn Meilen südlich von Barren Island genommen wurde. Durch einen WNW-Strom wurde das Schiff jedoch so weit versetzt, dass am Morgen des 22. Victory Island gerade vorne in Sicht kam.

Um Mittag dieses Tages dampfte SAIDA durch das Fahrwasser zwischen den beiden genannten Inseln und nahm hierauf in Anbetracht dessen, dass der WNW-Strom unter Borneo nach Süd und SW umsetzen werde, Kurs auf acht Meilen nördlich von S. Pierre Islands. Bei dem am Vormittage des 23. erfolgten Sichten dieser Inseln waren dieselben gerade vorne; es wurde etwas angelut und die Inselgruppe hart an Steuerbord gelassen.

Von S. Pierre steuerte die Corvette im Course Oz $N\frac{1}{2}N$ direct auf Marandum Island, wurde aber auf der kurzen Strecke von 27 Meilen wieder so stark versetzt, dass sie schließlich NOz $N\frac{1}{2}N$ anliegen musste, um unter diese Insel zu kommen. Von hier aus wurde durch die Api-Passage gedampft, in der Nacht vom 23. auf den 24. September gegen Tanjong Po abgefallen und am Morgen dieses Tages nach vorangegangener astronomischer Positionsbestimmung das in Nebel gehüllte Land angelaufen.

Unter dem Felsen des Leuchttowers von Tanjong Po erwartete die Corvette der Commandant eines Kanonenbootes des Rajah Brooke um dieselbe über die Barre zu führen. Den Weisungen dieses Officiers entsprechend wurde SAIDA gegen Mittag des 24. September nächst dem Leuchttower vor Anker gelegt, um daselbst den Eintritt des Hochwassers abzuwarten.

Um $1\frac{3}{4}^h$ p. m. desselben Tages setzte die Corvette wieder in Bewegung, passirte die Barre bei 10 m Tiefe und ankerte um $4\frac{3}{4}^h$ p. m. in Pindang, 15 Meilen stromauf der Barre bei dem Zusammenflusse des Sarawak mit dem Quop. Das Schiff wurde mit zwei Ankern gegen Ebbe und Flut in 12, beziehungsweise 7,5 m Tiefe vertäut.

Von Pindang begab sich der Commandant der Corvette in Begleitung des Viceconsuls Janiczek und mehrerer Officiere nach dem acht Seemeilen entfernten Sarawak (Kutchin), der Residenz des Rajah Brooke, wo man sie auf das zuvorkommendste empfing und ihnen für die Zeit ihres Aufenthaltes den Bungalow des Rajah zur Verfügung stellte.

Nach mehreren in die Umgebung Sarawaks unternommenen Ausflügen kehrte der Commandant mit seiner Begleitung an Bord zurück und verließ die Corvette hierauf nach $3\frac{1}{2}$ tägigem Aufenthalte den Ankerplatz in Pindang mit der Absicht, bei Fortsetzung der Kreuzung je nach den Wetterverhältnissen entweder Labuan auf Borneo oder einen Hafen an der siamesischen Küste anzulaufen.

Infolge der angetroffenen ungünstigen, im nachstehenden geschilderten Witterungsverhältnisse jedoch wurde dieses Vorhaben nicht ausgeführt, sondern kehrte SAIDA nach einer 13tägigen Kreuzung ohne Berührung eines Hafens wieder nach Singapore zurück.

*

Abfahrt von Sarawak (Pindang): 28. September, 6 $\frac{1}{4}$ ^h a. m.

Ankunft in Singapore: 11. October, 4 $\frac{3}{4}$ ^h p. m.

Reisedauer: 13 Tage, 10 $\frac{1}{2}$ Stunden.

Zurückgelegter Schiffsweg: 992 Meilen.

Hievon mit Dampf: 763 Meilen.

Die Tageszeit für das Auslaufen wurde derart gewählt, dass die Corvette etwas vor Eintritt des Stauwassers bei Beginn der Ebbe in Bewegung setzen konnte. Nachdem das Schiff durch den Lotsen wieder über die Barre geführt und derselbe beim Leuchtfeuer ausgeschifft worden war, setzte es die Fahrt mit nordnordwestlichem Course unter Dampf fort.

Es lag die Absicht vor, in dieser Richtung weiter zu dampfen, um aus dem Bereiche der unter der Küste herrschenden flauen Brisen, Windstillen und starken Strömungen zu kommen und eine derartige Position zu erreichen, von der aus mit den zu gewärtigenden nördlichen Brisen unter Segel gegen Labuan gesteuert werden konnte, oder aber, wenn der NO-Monsun zu schrill wehen sollte, auf den anderen Halsen, wie bereits angedeutet, nach einem Hafen an der siamesischen Küste abzuhalten.

Bei anhaltenden Calmen und starkem Gegenstrom blieb die Maschine bis zum Morgen des 30. September in Thätigkeit, um welche Zeit bei variablen Brisen die Fahrt unter Segel aufgenommen wurde.

Die erwarteten nördlichen Brisen traten in der Folge nicht ein, sondern es herrschten vom 30. September bis 8. October veränderliche, schwache Winde, bei denen die Corvette von Tag zu Tag an Weg verlor, so dass sich dieselbe am letztgenannten Tage in der Nähe der Riffe nördlich der Natuna Islands befand. Der Wind hatte während der genannten Periode an einem Tage oft zweimal durch die ganze Rose gedreht, wobei häufige Böen mit anhaltenden Regengüssen auftraten.

Diesen Umständen Rechnung tragend, sowie mit Hinblick darauf, dass allen Anzeichen nach auf ein Einsetzen des NO-Monsuns in nächster Zeit nicht zu rechnen war, wurde um Mittag des 8. October die Maschine wieder in Betrieb gesetzt und nach Vornahme der halbjährigen Scheibenschießübungen mit Geschützen Course auf Singapore genommen. In der Nacht vom 10. auf den 11. October lief die Corvette das Feuer von Pedra Branca an und ankerte am letztgenannten Tage um 4 $\frac{3}{3}$ ^h p. m. auf der Rhede von Singapore.

SAIDA erwartete hier die Ankunft S. M. Kanonenboot NAUTILUS, welches in den ostasiatischen Gewässern in Station zu verbleiben bestimmt worden war, und von dem die Corvette jenen Theil der Mannschaft, der die Dienstzeit beendet hatte, sowie drei an Bord des Kanonenbootes zu Linien Schiffsführern avancirten Seecadeten übernehmen sollte.

Nach der am 5. November erfolgten Ankunft des NAUTILUS, sowie nach vorangegangener Inspicirung dieses Schiffes durch den Commandanten S. M. Corvette SAIDA fanden die vorangeführten Überschiffungen statt, und trat hierauf SAIDA die Heimreise an.

*

Sarawak. Die Gründung Sarawaks durch James Brooke im Jahre 1843 als selbständige Regentschaft, sowie die Entwicklungsgeschichte des jungen Staates bis zur Cession der Regierung an den Neffen des ersten Rajah, Charles Johnson Brooke, glaubt man als allgemein bekannt übergehen und sich darauf beschränken zu sollen, die dermalige Lage des Staates zu schildern.

Das Territorium der Regentschaft hat durch wiederholte Gebietsabtretungen des Sultans von Brunnei an den Rajah Brooke eine bedeutende Ausdehnung erlangt. Mit Ausnahme eines kleinen Küstenstriches, der das heutige Sultanat Brunnei bildet, gehört das ganze Gebiet von Tanjong Api bis gegenüber Labuan dem Rajah.

Nach den allerdings noch sehr mangelhaften Aufnahmen wird die Küstenentwicklung auf 400 Meilen beziffert. Die Grenzen gegen das Innere der Insel, welche vielfach Gegenstand von Verhandlungen mit den unabhängigen Dajak-Stämmen bilden, sind noch sehr ungenau und ist daher jede Größenangabe im Flächenmaße ganz illusorisch.

An Einwohnern zählt die Regentschaft etwa 250 000 Köpfe; die Hälfte hiervon sind Dajaks, der Rest zu nahezu gleichen Theilen Chinesen und Malayen.

Die Dajaks, einst die gefürchtetsten Piraten des chinesischen Meeres und durch die Kopfjagd berüchtigt, sind derzeit die ergebensten Unterthanen des Rajah und demselben gegen die zeitweise rebellischen Chinesen eine verlässliche Stütze. Aus den Dajaks recrutirt sich auch zumeist die 300 Mann starke Armee.

Die Seeräuberei hat in diesen Gewässern ganz aufgehört; eine Kopfjagd wird nur hier und da noch als Repressalie gegen die unbotmäßigen Stämme des Inneren unternommen.

Die Dajaks betreiben den Feldbau, sammeln die Waldproducte, wie Sago, Harze, Gummi etc. ein, und arbeiten in den Antimon- und Quecksilbergruben. Die Malayen und Chinesen sind Handwerker und Kaufleute; letztere haben auch die Goldwäscherei von der Regierung gepachtet.

Der ehemalige große Reichthum an Antimonerzen und guten Kohlen scheint ziemlich erschöpft zu sein und ist hiedurch wohl vornehmlich der momentane Stillstand der Regentschaft bedingt. Die Antimonwerke verarbeiten nunmehr nur noch die in früheren Jahren als zu leicht beiseite geworfenen Erze, während Kohle zwar noch immer in genügender Menge, aber von minderer Qualität zu finden ist.

Die Hoffnungen auf ergiebige Goldwäscherei und reichen Quecksilberbau sind bis jetzt nicht in Erfüllung gegangen. Auch die Aussicht auf Erschließung eines Diamantfeldes ist ziemlich gefallen; es werden wohl von Zeit zu Zeit kleinere Diamanten gefunden und der Rajah besitzt in dem »Stern von Sarawak«, der ungeschliffen 72 Karat wog und geschliffen 35 Karat schwer ist, einen der größten Brillanten, die sich im Privatbesitze befinden, doch können diese gelegentlichen Funde nicht als stetiger Factor bei Anführung der Hilfsquellen des Landes in Rechnung gezogen werden.

Der Rajah ist, angesichts des Rückganges der Producte des Mineralreiches, bedacht durch Hebung des Ackerbaues und der Viehzucht dem Lande neuen Reichthum zu erschließen. Es wurden zwei Schulen für praktischen Ackerbau — eine in Sarawak, die andere im Inneren des Landes — errichtet; ferner wurden Rindvieh und Schafe von England importirt und

der Anbau von Reis, Kaffee und Pfeffer versuchsweise unternommen. Cocosplantagen wurden in großem Maßstabe angelegt und wird die Ausbeutung der kostbaren Urwaldholzarten, wie Teak-, Eisen-, Ebenholz und Mahagoni, rationell betrieben.

Einen großen Reichthum besitzt Sarawak in seinen Sagopalmen; zwei Drittel des ganzen europäischen Consums in diesem Artikel werden von Sarawak gedeckt.

Der Gesamtexport des Landes bezifferte sich im Jahre 1883 auf 1 800 000 Dollars und im Jahre 1884 auf nur 1 614 000 Dollars. Die exportirten Artikel sind, wie schon aus den Angaben über die Landesproducte hervorgeht, durchaus Rohproducte, und zwar Antimon, Quecksilber, Kohle, Holz, Harze, Copra und Sago.

Der Wert des Importes hält dem des Exportes ziemlich das Gleichgewicht. Im Jahre 1883 betrug der Import 1 827 000 Dollars und sank — entsprechend der Abnahme des Exportes — pro 1884 auf 1 721 000 Dollars.

Importirt wird zumeist: Reis, Opium, Salz, Tabak, Manufacturwaren, Spirituosen und Gegenstände für den Hausbedarf. Oesterreich-Ungarn liefert Wein (rothen Karlowitzer), Dreher-Bier, Möbel aus gebogenem Holze von Thonet und Lampen von Ditmar. Das Verdienst, diesen Artikeln den Markt in Sarawak eröffnet zu haben, muss einzig und allein dem Consul in Singapore, Herrn Brandt, zugesprochen werden.

Auf die Anführung der staatlichen Verhältnisse und Einrichtungen Sarawaks übergehend, sei zuerst des eigenthümlichen Verhältnisses Erwähnung gethan, in welchem der Rajah zu den anderen Staaten steht.

Rajah Sir Brooke ist, wie alle seine europäischen Beamten, englischer Unterthan. Gleichwohl hat England einen Consul in Sarawak, dem der Rajah das Exequatur erteilt, und der das Recht hat, den über Weiße abgehaltenen Gerichtsverhandlungen beizuwohnen.

Dem Sultan von Brunnei ist der Rajah für das an Sarawak abgetretene Territorium mit 12 000 Dollars jährlich tributpflichtig.

Keine der europäischen Mächte hat den Rajah als Fürsten anerkannt, in der That herrscht er jedoch in mild-despotischer Weise über das Land. Der Sohn folgt dem Vater in der Regierung; bei Mangel eines persönlichen männlichen Nachkommen kann ein Familienglied adoptirt werden, wie dies bei dem jetzigen Rajah der Fall war.

Der Rajah hat das unbestrittene Recht, Gesetze zu erlassen, Steuern aufzuerlegen, Krieg zu führen und Frieden zu schließen. Aus eigener Initiative hat er sich jedoch einen sogenannten kleinen und einen großen Rath beigegeben. Der erstere, aus zwei Europäern und fünf Eingeborenen zusammengesetzt, ist in Permanenz erklärt und wird vom Rajah in jeder wichtigeren Angelegenheit um die eigene Meinung befragt. Der große Rath, welcher alle drei Jahre einberufen wird und aus sämtlichen europäischen Regierungsbeamten, sowie 50 eingeborenen Chiefs, unter dem Vorsitze des Rajah, zusammengesetzt ist, befasst sich mit den wünschenswert erscheinenden Veränderungen administrativer und juridischer Institutionen, regelt die Steuerquote für das nächste Triennium und fixirt ein approximatives Budget.

Das Budget pro 1884 weist eine Einnahme von 276 000 Dollars und eine Ausgabe von 290 000 Dollars aus, mithin ein Deficit von 14 000 Dollars.

Die zur Deckung desselben benötigte Summe, sowie das Capital, welches die Installirung der Regentschaft erforderte, streckte England vor.

Die Höhe der gesammten Staatsschuld wird mit 70 000 Dollars angegeben, wovon 30 000 Dollars Privatvermögen der Familie Brooke sind.

Die Einnahmen des Staates summiren sich aus folgenden Posten:

1. Import- und Exportzoll; pro 1884 mit 19 300, respective 29 200 Dollars eingestellt. Der Zoll wird beim Importe mit 2%, beim Exporte mit $4\frac{1}{2}$ —5% ad valorem berechnet.

2. Kopfsteuer im Betrage von 52 000 Dollars. Jeder männliche Malaye zahlt mit dem erreichten 18. Lebensjahre zwei Dollars, jede Dajak-Familie überhaupt drei Dollars jährliche Steuer.

3. Verpachtung des Opiumverkaufes und der Spielbanklicenzen. Diese Taxe, welche fast ausschließlich die Chinesen entrichten, bringt dem Staate 128 000 Dollars ein.

4. Das Salzmonopol.

5. Die Verpachtung der Antimon- und Kohlenwerke.

Die Ausgaben sind nachstehende:

1. Die Civilliste des Rajah mit 40 000 Dollars.

2. Gagen der europäischen Beamten der Administration und Jurisdiction 44 000 Dollars.

3. Landarmee und Festungen 28 000 Dollars.

4. Marine 20 000 Dollars.

5. Pensionen der Beamten 20 000 Dollars.

6. Tribut an das Sultanat Brunnei 12 000 Dollars, und

7. Ausgaben für Schulen, Straßenbau, Spitäler etc.

Jeden Semester wird eine Art Bilanz des Staatshaushaltes in der Sarawak-Gazette veröffentlicht.

Der Rajah ist oberster Gerichtsherr und übt das Jus gladii.

Hinrichtungen werden durch Erdolchen mit dem Kris vollzogen, doch soll seit drei Jahren keine Justificirung mehr stattgefunden haben.

Für alle socialen Streitfragen gelten die traditionellen Landesgesetze; in dieser Richtung wird durch gewählte eingeborene Richter unter dem Vorsitz eines europäischen Regierungsbeamten Recht gesprochen. Verbrechen wie Mord, Raub, Piraterie etc. werden nach einem dem englischen Rechtswesen entlehnten Codex bestraft.

Die Slaverei, welche nicht untersagt ist, soll nur mehr in vereinzeltten Fällen bestehen. Ein- und Ausfuhr von Slaven ist bei Todesstrafe verboten; jedem Slaven steht das Recht zu, sich für 6 £ seine Freiheit zu erkaufen. Ein Verkauf des Slaven bedingt dessen Einverständnis mit dem Herrenwechsel; Misshandlungen der Slaven werden mit einem Jahre Kerker bestraft und der Misshandelte für frei erklärt. Der Rajah handhabt diese Bestimmungen äußerst streng und gibt sich der Hoffnung hin, in kurzer Zeit auch den letzten Slaven die Freiheit geben zu können.

Für die Regierungsgeschäfte und öffentlichen Ämter sind 30 Europäer, denen noch 22 eingeborene Chiefs zur Seite stehen, angestellt. 21jähriger Dienst in der Regentschaft gibt den Anspruch zur Pensionirung mit vollem Gehalte.

Wie bereits früher erwähnt, hat die Regentschaft 300 Mann regulärer Truppen — Dajaks — welche als Freiwillige auf fünf Jahre Dienstzeit angeworben werden. Dieselben stehen unter den Befehlen von drei ehemaligen englischen Officieren und sind ganz nach englischem Reglement geschult. Ihre Waffe — ein Snider-Gewehr mit Haubajonnett — verstehen sie sehr

gut zu handhaben. Jeder Mann erhält einen monatlichen Sold von sechs Dollars und freies Quartier; für die Verpflegung hat er selbst zu sorgen.

Von diesen 300 Mann sind 150 in den verschiedenen Residentschaften als Besatzung der kleinen Forts dislocirt, deren jede Residentschaft eines hat. Die übrigen 150 Mann sind in Sarawak concentrirt und bilden die Besatzung des Hauptforts am linken Ufer des Flusses.

Dieses Fort ist ein massiver Steinbau, in Verbindung stehend mit einem weitläufigen, ebenfalls steinernen Gebäude, in welchem sich die Wohnung des commandirenden Officiers, ein kleines Zeughaus und die Munitionsvorräthe befinden. Es ist mit 16 Geschützen — altartigen 6-, 8- und 12-Pfündern — armirt und wohl im Stande, dem Rajah und den Regierungsorganen ausreichenden Schutz gegen einen Handstreich wilder Horden oder revoltirender Unterthanen zu bieten. Das am rechten Ufer dem Fort gegenüberliegende Gefängnis ist ebenfalls aus Stein erbaut und so eingerichtet, um in kürzester Zeit zu einem Fort umgewandelt werden zu können.

Die Marine von Sarawak besteht aus einem Kanonenboote von 300 t, mit zwei Stück 18-Pfündern armirt — eigentlich die Jacht des Rajah — und sechs großen Dampfbooten. Letztere dienen hauptsächlich als Communicationsmittel auf dem außerordentlich verzweigten Flusssysteme der Regentschaft.

Die wirksame Ausnützung dieses Flussnetzes wird noch auf lange hin einen ausgebreiteteren Straßenbau unnöthig erscheinen lassen. Um Sarawak herum sind allerdings einige sehr schön gehaltene Straßen, doch dienen sie mehr den Spazierfahrten als dem allgemeinen Verkehre.

Den überseeischen Verkehr vermitteln eine Anzahl Segelfahrzeuge und zwei hübsche, einer Actiengesellschaft gehörige Dampfer unter der Flagge Sarawaks — ein stehendes, halb blaues, halb rothes Kreuz in gelbem Felde.

Sarawak hat eine regelmäßige Postverbindung mit Singapore; Briefe werden bis Singapore mit Marken, die das Bild des Rajah tragen, von dort mit englischen Marken frankirt.

Die geistige Cultur der Bevölkerung ist natürlich noch auf einer sehr niederen Stufe. Der öffentliche Unterricht liegt noch ganz im argen. Außer den vorerwähnten zwei Staatsschulen, in welchen auch der praktische Feldbau gelehrt wird, hat die protestantische Mission noch eine Schule in Sarawak.

Das Spital dieses Ortes ist einfach, aber geräumig und zweckentsprechend eingerichtet.

Katholische und protestantische Missionäre theilen sich in die Aufgabe, Chinesen und Dajaks zum Christenthume zu bekehren, anscheinend mit ungünstigem Erfolge. Beide Volksstämme sind überhaupt nicht besonders religiös und zeigen daher große Indifferenz für jede Religionsangelegenheit. Die Malayen sind als fanatische Mohammedaner jeder Bekehrung abhold.

10. Von Singapore über George-Town (Pulo Penang) und Colombo nach Aden.

Abfahrt von Singapore: 12. November, 8^h a. m.

Ankunft in George-Town: 14. November, 7^{3/4}^h p. m.

Reisedauer: 2 Tage, 11^{3/4} Stunden.

Zurückgelegter Schiffsweg: 395 Meilen.

Diese Reise wurde, der herrschenden Windstillen und leichten Gegenbrisen wegen, ausschließlich unter Dampf zurückgelegt. Vom NO-Monsun traf SAIDA noch keine Spur vor.

Nachdem die Main-Strait bei rasch wechselnden, ziemlich starken Strömungen durchdampft worden war, wurde Curs nach der Malacca-Straße, auf die W-Seite der One fathom Bank genommen.

Am Nachmittage des 13. November erreichte die Corvette das Feuer dieser Bank und am 14. um 6^h p. m. die N-Spitze von Pulo Penang. Nach Aufnahme eines Lotsen lief SAIDA gegen den Ankerplatz der Kriegsschiffe vor George-Town weiter und ankerte daselbst um 7^{3/4}^h p. m.

S. M. Kanonenboot NAUTILUS, welches zu gleicher Zeit mit SAIDA die Rhode von Singapore verlassen hatte, um sich nach Malacca zu begeben, folgte der Corvette bis zum Abende des 12. im Kielwasser, zu welcher Zeit es nach seinem Bestimmungsorte abfiel und bald darauf außer Sicht kam.

Nach beendeter Kohlenergänzung verließ Corvette SAIDA wieder den Hafen von George-Town am Morgen des 19. November mit der Bestimmung nach Colombo.

*

Abfahrt von George-Town: 19. November, 7^{1/2}^h a. m.

Ankunft in Colombo: 6. December, 1^{1/2}^h a. m.

Reisedauer: 16 Tage, 18 Stunden.

Zurückgelegter Schiffsweg: 1547 Meilen.

Hievon mit Dampf: 737 Meilen.

Um thunlichst rasch in das Gebiet des NO-Monsuns zu gelangen, wurde nach dem Verlassen von George-Town die Route durch den Zehn-Grad-Canal gewählt. In Übereinstimmung mit den Nachrichten, die SAIDA auf Pulo-Penang von den aus NW angekommenen Schiffen erhalten hatte, fand sie jedoch andauernde Windstillen und leichte variable Brisen vor, die meistens von Regenwetter begleitet waren. Unter diesen Umständen setzte man die Fahrt unter Dampf fort.

Kurze Zeit nach dem Auslaufen von George-Town kam S. M. Kanonenboot NAUTILUS — von Deli gegen Pulo Penang steuernd — in Sicht.

Auf der Höhe von Car Nicobar — am 22. November — heiterte das Wetter bei einsetzender leichter SW-Brise auf. — SAIDA lief nun die folgende Nacht noch mit Maschine weiter, um Seeraum zu gewinnen, und setzte am Morgen des 23., obwohl wieder Windstille eingetreten war, Segel, in der Erwartung, dass der NO-Monsun auf dem erreichten Gebiete denn doch bald einsetzen müsse.

Erst nach fünftägiger Windstille stellten sich am 28. November auf circa 90° östl. Länge und 10° nördl. Breite nördliche Brisen ein, welche allmählich auffrischend nach NO drehten und das Schiff bis zum 4. December auf 55 Meilen von Little Bassas (Ceylon) brachten.

Am Morgen dieses Tages frische der NO-Wind derart auf, dass allmählich von allen Segeln auf doppelt gereefte Marssegel herabgegangen werden musste. Gleichzeitig drehte der Wind rasch von NO nach NW und West und flaute um 8^h a. m., von starkem Regen begleitet, ganz ab.

Es wurde nun wieder die Fahrt unter Dampf aufgenommen. Nachdem in den Abendstunden des 4. Curs auf die Bassas gesetzt worden war,

steuerte SAIDA die Nacht über und den kommenden Vormittag der Südküste von Ceylon entlang.

Am Mittage des 5. December hielt die Corvette auf den Hafen von Colombo ab, den sie um $1\frac{1}{2}^h$ a. m. des 6. erreichte. Dem Hafenreglement entsprechend, wurde das Schiff hier durch den Lotsen vorne mit dem Backbordanker und der Steuerbordkette an einer Boje, achter mit zwei Pferdeleinen an je einer Boje vertäut.

Nach neuntägigem Aufenthalte, während welchem der Schiffsboden durch Taucher gereinigt, sowie die Takelage in Stand gesetzt und der Kohlenvorrath ergänzt worden war, setzte SAIDA die Heimreise fort.

*

Abfahrt von Colombo: 15. December, 1885 6^h a. m.

Ankunft in Aden: 3. Jänner 1886, 10^h a. m.

Reisedauer: 19 Tage, 4 Stunden.

Zurückgelegter Schiffsweg: 2175 Meilen.

Hievon mit Dampf: 391 Meilen.

Von Colombo dampfte die Corvette bei nordwestlichen Brisen bis über Cap Comorin hinaus und setzte hierauf am Nachmittage des 16. December Segel bei, die Maschine auslaufen lassend.

An diesem und dem folgenden Tage wurde bei variablen und leichten NW-Brisen gegen den Neun-Grad-Canal gesteuert. Aufspringender W-Brise wegen musste die Maschine am Vormittage des 18. neuordings in Betrieb gesetzt werden, um durch den genannten Canal zu kommen.

Nach dessen Durchschiffung wurde vom Nachmittage des 19. an bis vor Aden die Fahrt unter Segel fortgesetzt.

Vom 19. bis 21. December wehten nordwestliche, dann bis zum 24. variable Brisen, die öfters durch Calmen unterbrochen waren.

In der Nacht vom 24. auf den 25. setzte endlich der NO-Monsun ein und begleitete die Corvette bis zum Abende des 2. Jänner auf 60 Meilen vor den Bestimmungsort.

Zur eben erwähnten Zeit trat Windstille und variable Brise ein, weshalb zwei Kessel zur Fahrt nach Aden in Betrieb gesetzt wurden, wo SAIDA am Vormittage des 3. Jänner anlangte.

Da im tieferen Becken des Innenhafens kein Platz war, wurde die Corvette nach den Weisungen des Lotsen außerhalb des Leuchtschiffes in acht Meter Tiefe verankert.

Nach Ergänzung des Kohlenvorrathes trat SAIDA die Reise über Suez und Port-Saïd nach Pola an.

*

11. Von Aden über Suez und Port-Saïd nach Pola.

Abfahrt von Aden: 6. Jänner, 6^h p. m.

Ankunft in Suez: 14. Jänner, $9\frac{1}{4}^h$ p. m.

Reisedauer: 8 Tage, $3\frac{1}{4}$ Stunden.

Zurückgelegter Schiffsweg: 1322 Meilen.

Hievon mit Dampf: 980 Meilen.

Nach dem Verlassen von Aden steuerte SAIDA längs der Südküste Arabiens und nahm hierauf Curs östlich von Perim in der Straße von Bab

el Mandeb. Am Morgen des 7. Jänner war dieselbe passirt, und wurde nun bei frischer SO-Brise unter Segel durch den Canal zwischen Jebel - Zukur und dem Festlande gesteuert.

In der Nacht vom 7. auf den 8. flaute die Brise wieder ab, daher die Maschine neuerdings in Betrieb gesetzt wurde. In nordwestlichem Course weiterdampfend, wurden Zebayer Island und J. Teir an Steuerbord gelassen.

Dem SO-Winde des 8. Jänner folgten Gegenbrisen, die um Mittag des 9. so auffrischten, dass sich der Commandant veranlasst sah, in Hohl streichen zu lassen.

Auf der Höhe von Jiddah — am Vormittage des 11. — drehte der Wind nach NO und Ost, flaute gleichzeitig ab und gieng am Vormittage des 12. in Windstille über. Am Abende dieses Tages setzte der NW jedoch erneuert und mit vermehrter Heftigkeit ein.

Am Morgen des 13., als sich die Corvette auf der Höhe der Brothers befand, nahmen Wind und See dermaßen zu, dass erst um 7^h p. m. Shadwan Island gesichtet wurde.

Um 2^h morgens des 14. kam das Feuer von Ashrafi und mit Tagesanbruch Ras Gharib in Sicht. Hart unter Land aufdampfend, doublierte die Corvette um 3^h p. m. Zaferan Point und erreichte bei abflauendem Winde und abnehmender See um 9^h p. m. desselben Tages die Bucht von Suez, woselbst sie zu Port Ibrahim vor Anker gelegt wurde.

*

Abfahrt von Suez: 22. Jänner, 6^{1/4}^h a. m.

Ankunft in Port-Saïd: 23. Jänner, 4^h p. m.

Reisedauer: 1 Tag, 9^{3/4} Stunden (den vorübergehenden Aufenthalt in Ismaila eingerechnet).

Zurückgelegter Schiffsweg: 97 Seemeilen (unter Dampf).

Nach 24stündiger Observations-Quarantaine und einem weiteren Aufenthalte von 48 Stunden verließ SAIDA am Morgen des 22. Jänner die Bucht von Suez, um zunächst in den Canal einzulaufen.

In einem Convoi von sechs Handelsdampfern fahrend, erreichte die Corvette um 6^{1/4}^h p. m. bei anbrechender Dunkelheit Ismaila und blieb daselbst nachtsüber vor Anker.

Um 7^{1/4}^h a. m. des nächsten Tages wurde die Canalfahrt wieder aufgenommen und Port-Saïd, nachdem SAIDA einmal entgegenkommender Schiffe wegen an den Canalufern vertäut worden war, um 4^h abends desselben Tages erreicht.

In Port-Saïd wurde die Corvette nach den Angaben des Hafenamtes an je einer Boje vorne und achter vertäut.

*

Abfahrt von Port-Saïd: 27. Jänner, 10^h a. m.

Ankunft in Pola: 5. Februar, 1^{1/4}^h a. m.

Reisedauer: 8 Tage, 15^{1/4} Stunden.

Zurückgelegter Schiffsweg: 1372 Meilen.

Hievon mit Dampf: 1120 Meilen.

Bis zum Vormittage des 29. Jänner dampfte SAIDA bei Windstillen und leichten Gegenbrisen im Course gegen Gavdo. Zu dieser Zeit sprang südwestliche Brise auf, die es ermöglichte, Segel zu setzen und die Maschine abzustellen.

In den Morgenstunden des 30. drehte jedoch der SW nach WSW und West und frischte derart auf, dass, um Cap Krio doubliren zu können, die Quersegel geschlossen und die Maschine neuerdings in Betrieb gesetzt werden musste.

Von westlichen Brisen, die beim Vorschreiten gegen Norden nach NW drehten, begleitet, erreichte die Corvette am Morgen des 2. Februar die Insel Fano, in welcher Position der Wind plötzlich nach SO umsprang.

Es wurde nun unter Segel gegen Cazza gesteuert. Am Abende desselben Tages, als der Wind wieder nach NW gieng und bedeutend auffrischte, musste mit Dampf und Gaffelsegeln unter die dalmatinische Küste abgehalten werden.

Mit dem am Morgen des 3. Februar erfolgten Sichten von Punta d'Ostro und der successiven Annäherung an die Küste nahmen Wind und See ab. Die Corvette wurde in Course auf Punta Grui gesetzt, steuerte die folgende Nacht längs Meleda und bog, nachdem das Leuchtfeuer von Stonëica um 2^h a. m. des 4. in Sicht gekommen war, in den Canal von Lissa ein.

Bei heftigem NO, der später auf Ost übergieng, erreichte SAIDA um 4^h p. m. des 4. Punta bianche und am 5. Februar 1^{1/4}^h a. m. den Hafen von Pola.

REISE S.M. CORVETTE „SAIDA“ 1884-1886.

----- Dampf
 ----- Fahrt unter Segel
 ----- Dampf und Segel

Die Büschel zeigen die Windrichtung an,
 die auseinandergehenden Strahlen sind leewärts
 gerichtet. Die beigesezten Zahlen geben die Windstärke.
 Die von der Corvette berührten Orte sind unterstrichen.





20° 30° 40° 50° 60° 70° 80° 90° 100° 110° 120° 130° 140° 150° 160° 170° 180°

20° 30° 40° 50° 60° 70° 80° 90° 100° 110° 120° 130° 140° 150° 160° 170° 180°

NORTH
PACIFIC
OCEAN

INDIAN OCEAN

AUSTRALIA

Map labels including: PERSIA, HINDOSTAN, CHINA, JAPAN, ARABIAN SEA, BAY OF BENGAL, MALACCA STRAIT, SINGAPORE, SUMATRA, JAVA, BORNEO, PHILIPPINE ISLANDS, CAROLINE ISLANDS, WESTERN AUSTRALIA, SOUTH AUSTRALIA, NEW ZEALAND, TASMANIA, VANUATU, and many other geographical names.