

und 1898. In derselben wird das Defizit pro 1897 auf 132 000 000 Bushel ausgerechnet, während die 1898er Ernte nach den gegenwärtigen Aussichten einen Überschuss von 68 000 000 Busheln über den Bedarf ergeben dürfte. Das heißt mit anderen Worten, die normalen Bestände werden auch am Ende dieses Jahres noch nicht wieder ergänzt sein. Obschon eine derartige Schätzung sehr diskutierbar ist, so ist dieselbe doch für alle, welche den Einfluss der jüngsten Getreideernte auf unsere geschäftliche und finanzielle Lage verfolgt haben, von großem Interesse.



Deutschland in Japan und China.

Der nordamerikanische Konsul in Chemnitz, J. G. Monaghan, ist ein rühriger Vertreter seines Landes und läßt keine Gelegenheit vorübergehen, um die Industrie und den Handel der Ver. Staaten anzufeuern und ganz besonders zur Nachahmung der erfolgreichen Bemühungen der deutschen Industriellen um Erweiterung ihrer Handelsbeziehungen zu den Hauptländern Asiens anzuhalten. In seinem neuesten Berichte an das Staatsdepartement in Washington schildert Monaghan die Bemühungen Deutschlands in Japan und China wie folgt:

Die deutsche Regierung unterläßt nichts, was zur Förderung des Handels Deutschlands mit dem Auslande dienlich sein kann. Das Interesse, welches sie der Entwicklung der heimischen industriellen Interessen zuwendet, steht nicht zurück hinter den von ihr gemachten Anstrengungen, zur Ausbreitung des deutschen Handels im Auslande beizutragen. Vor einem Jahre entsandte sie eine Kommission von Experten nach dem asiatischen Orient, zum Studium der Bedürfnisse der dortigen Bevölkerung und zur Einholung wünschenswerter Information. Den Dampfer-Gesellschaften werden zur Förderung des deutschen Ausfuhr-Handels Subsidien-Gelder bewilligt. Innerhalb zehn Jahren hat sich die Zahl der großen deutschen Geschäftshäuser in China von 56 auf 92 und in Japan von 38 auf 57 gesteigert, ein Beweis eines gedeihlichen Geschäfts-Aufschwunges. Die schon seit zwanzig Jahren betriebene Agitation beginnt jetzt ihre Früchte zu tragen.

Zwischen den Jahren 1889 und 1896 ist der Wert der deutschen Waaren-Ausfuhr nach China von \$ 5 871 000 auf \$ 10 769 500, oder um 87,7 % gestiegen. Die Ausfuhr nach Japan hat in der gleichen Zeit von \$ 4 426 800 auf \$ 8 490 000, oder um 92,2 % zugenommen. Die für die Waren-Einfuhr Deutschlands aus genannten Ländern vorliegenden Ziffern lassen verhältnismäßig noch größere Zunahmen ersehen und weisen im Verkehr mit China für die gleiche Zeit eine solche von \$ 2 027 000 auf \$ 4 760 000, oder von 136,5 % auf und

im Verkehr mit Japan eine Steigerung von \$ 833 000 auf \$ 2 142 000, oder um 162,7 % auf.

Dazu weist die deutsche Presse mit großer Genugthuung darauf hin, daß die Zunahme im Handelsverkehr Chinas und Japans mit Deutschland verhältnismäßig größer ist als mit irgendeinem andern Lande. Das sollte nur dazu dienen, heißt es in den betreffenden Artikeln und Berichten, die deutschen Industriellen und Exporteure zu noch größeren Anstrengungen anzuspornen, da Großbritanniens Handelsverkehr mit China immer noch 6mal und der mit Japan noch 3 1/2mal größer ist als der Deutschlands.

Soweit bekannt, trägt Deutschland zu dem Waren-Import sowohl Chinas als Japans etwa den zehnten Teil bei. Von Chinas Waren-Ausfuhr entfällt dagegen auf Deutschland nur 1/13, und von Japans Export erhält Deutschland nur 1/38 des Ganzen. Regierungsseitige Unterstützung, Ermutigung seitens Handelskammern, Entsendung von Experten-Kommissionen etc., alles vereinigt sich, um die deutschen Händler und Fabrikanten dazu anzufeuern, Großbritannien im Welthandel zu überflügeln.



Amerikanische Stahlschienen für Australien.

Im Anschlusse an unseren Bericht in der Mai-Nummer — über die Entwicklung der amerikanischen Eisen- und Stahlindustrie — bringen wir in Nachstehendem eine Thatsache zur Veröffentlichung, welche hüben wie drüben das größte Aufsehen erregt und zur Genüge die bedeutenden Erfolge der nordamerikanischen Eisen-Industrie illustriert.

Aus Melbourne, Australien, liegt ein Bericht vor, wonach dort in kommerziellen wie in politischen Kreisen die Thatsache großes Aufsehen erregt, daß bei einer Bewerbung um Lieferung von ca. 14 000 tons Stahlschienen für die Bahnen der Kolonie Victoria, zum erstenmale das britische und kontinentale Angebot nicht erfolgreich war, sondern die Lieferung einer amerikanischen Firma zugesprochen worden ist. Man war in Australien bisher an die Vergebung großer Kontrakte vorzugsweise an britische Firmen als etwas Selbstverständliches so gewöhnt, daß der Erfolg der amerikanischen Industrie allgemeines Erstaunen hervorgerufen hat. Und der Erfolg ist kein unbedeutender, denn er schließt einen Triumph über die Freihandel-Industrie Englands ein, und als solcher wird er von der australischen protektionistischen Presse gefeiert. Andererseits werden allerdings Stimmen laut, daß ein Preis Unterschied von noch nicht \$ 20 000 nicht Anlaß dazu geben sollte, die Lieferung den britischen Fabrikanten zu entziehen und die Industrie des Mutterlandes dem Spotte auszusetzen. Doch der Eisenbahn-

Kommissär von Victoria ist augenscheinlich mehr geschäftlichen als patriotischen Erwägungen zugänglich.

Die Einzelheiten des in den australischen Kolonien vielbesprochenen Vorkommnisses sind die folgenden: Der Eisenbahn-Kommissär von Victoria beschloß vor einiger Zeit, die Geleise der Kolonialbahnen mit neuen, schwereren Stahlschienen zu belegen, und überwies den ersten Kontrakt für 100- und 80-Pfd.-Stahlschienen der Barrow Steel Co. sowie der Moss Bay Steel Co., beides englische Gesellschaften, zu einem Preise von £ 5,13 sh. per ton. Dieser Kontrakt war nahezu abgelaufen, und wurde kürzlich daher ein neuer für Lieferung von insgesamt 14 030 tons, darunter 12 740 tons Laschenschienen (fish plate), zur Bewerbung seitens Fabrikanten aller Welt ausgeschrieben. Daraufhin liefen fünf Angebote ein, davon je zwei aus England und Amerika und eines aus Deutschland. Das eine amerikanische (das der Carnegie Steel Co.) kam, als nicht den Anforderungen voll entsprechend, nicht in Betracht. Dagegen war das zweite amerikanische Angebot, das der Pennsylvania Steel Co., welche die Lieferung für £ 75 471 oder etwa \$ 397 350 zu übernehmen sich erbot, als das niedrigste, erfolgreich. Die nächst besten Angebote waren die beiden englischen mit £ 79 214 bzw. £ 81 256, wovon das niedrigste jedoch immer noch £ 3 803 höher war, als das Angebot der erfolgreichen amerikanischen Firma. Und gegenüber dem bisher bezahlten Schienen-Preise von £ 5,13, hat die Kolonie Victoria der amerikanischen Firma, unter dem neuen Kontrakt, für gleichwertiges Material nur £ 4,19s 9d per ton zu zahlen.

Die Ablieferung der 14 030 tons hat in 12 Monaten zu erfolgen und dürfte dadurch, wie es in dem vorliegenden Berichte heißt, die Frachtrate von New-York nach Melbourne beeinflussen werden, da infolge Nachlassens des amerikanischen Handels-Verkehrs mit Melbourne, die Zahl der in genanntem Hafen aus amerikanischen Häfen eintreffenden Schiffe in letzter Zeit sich vermindert hat. Der erste Schienen-Posten wird Anfang September in Melbourne erwartet.



Die Philippinen.

Die Philippinen-Inseln — die letzte Entdeckung des Weltumseglers Magellan — sind auch heute noch nicht so genau erforscht, daß sich die Zahl dieser Inseln mit Bestimmtheit angeben läßt. Nach der Schätzung lokaler wie europäischer Autoritäten beläuft sich das Areal der Philippinen auf 150 000 Quadratmeilen, mit einer Bevölkerung von 15 000 000 Seelen. — Die Insel Luzon, auf welcher die Hauptstadt der Inselgruppe — Manila — gelegen ist, übertrifft an Areal die amerikanischen Staaten New-York