

ihm folgen in weiter Entfernung Belgien und England. Nach den offiziellen Statistiken betrug die Gesamteinfuhr in 1894 10 594 000, in 1897 17 475 000 Pud. Von weiteren Eisen-Sorten wurden in 1897 eingeführt: 8 486 000 Pud Eisen in Blöcken, 7 142 000 Pud Grobbleche, 1 037 000 Pud Feinbleche, 3 020 000 Pud Stahlblöcke, 651 000 Pud Stahlschienen, 1 307 000 Pud Stahlplatten, ferner Lokomotiven, Waggonen, Maschinen, Lokomobilen etc. nebst deren Teilen in ansehnlichen Mengen. Allerdings muß zugegeben werden, daß die Einfuhr von Maschinen nicht stark zunahm, die von Lokomotiven sogar zurückging, da die russische Eisenindustrie in deren Fabrikation nicht zu unterschätzende Fortschritte machte. Auch in diesen Artikeln ist Deutschland der Hauptlieferant Rußlands geblieben. Hauptsächlich zugenommen hat die Einfuhr landwirtschaftlicher Maschinen trotz der hohen Zollbelastung, und es steht zu erwarten, daß jetzt nach der Aufhebung des Zolles auf solche ein weiteres beträchtliches Steigen des Imports eintreten wird. Haupteinfuhrhafen für landwirtschaftliche Maschinen ist Petersburg, dessen Bezüge sich im verflossenen Jahre auf 782 000 Pud stellten. Der deutsche Ausfuhrhandel von Eisenwaren nach Rußland ist somit für unsere Eisenindustrie von hervorragender Bedeutung und wird hoffentlich jetzt durch den überaus regen Bedarf des Inlandes keine Abschwächung erfahren.



## Rußlands Eisenbahn - Politik.

(Nachdruck verboten.)

Abgesehen von der politischen und strategischen Bedeutung legt das Vorwärtsdrängen der Lokomotive durch die Ebenen Zentral-Asiens ein beredtes Zeugnis ab von den großen Fortschritten Rußlands auf industriellem Gebiete. Vor ungefähr zehn Jahren existierten die meisten der jetzt fertigen oder im Bau begriffenen Eisenbahnlinien nur in den Köpfen einiger Ingenieure, welche dafür allseitig als Phantasten verschrien wurden, und obgleich erst gegen 1890 die öffentliche Meinung Rußlands von der Überzeugung durchdrungen wurde, daß etwas geschehen müsse, um für den Verbrauch russischer Produkte auch heimische Industrien zu schaffen, so glaubte doch niemand daran, daß vor Ablauf des Jahrhunderts irgendwelche Anregung für den Bau von Eisenbahnen gegeben werden würde. Heute kann man dagegen mit Sicherheit, und ohne die Befürchtung auf Widerspruch zu stoßen, behaupten, daß die Eisenbahnbauer das vielbeschäftigste Volk in Rußland sind.

Noch bemerkenswerter für Rußlands Eisenbahn-Politik war der in demselben Jahre vom Zaren Alexander III. gegebene Befehl, daß der Bau der großen transsibirischen Eisenbahn ohne Verzug in Angriff zu nehmen sei. Für

diesen weitausschauenden Entschluß lagen zwei besondere Veranlassungen vor. Die erste Veranlassung war, daß England, bei Gelegenheit der damals herrschenden Schwierigkeit in der Feststellung der Grenze von Afghanistan, drohte, den Hafen von Vladivostok zu attackieren, falls Rußland nach Indien vordringen würde. Diese Drohung gewann doppelte Kraft durch die Fertigstellung der kanadischen Pacific-Eisenbahn. Die zweite Veranlassung lag in dem Wunsche, bei den durch China an den Grenzen des Uschuri-Gebietes hervorgerufenen Unruhen die Oberhand zu gewinnen. Während der zwei folgenden Jahre wurde der Plan ausgearbeitet, — die wichtigste Eisenbahnlinie, welche die Welt je gekannt hat, wurde festgestellt, und gleichzeitig wurde der Bau der transkaspischen Eisenbahn so energisch gefördert, daß schon im März 1888 der erste Eisenbahnzug in Bokhara einlaufen konnte.

Außerhalb Rußlands herrscht noch vielfach die Meinung vor, daß die russischen Eisenbahnen vom technischen Standpunkte aus wenig Wert hätten. Früher mag etwas Wahres daran gewesen sein, als schnelle, übereilte Konstruktion und ein unverhältnismäßig geringer Kostenaufwand berechtigten Grund zu der Meinung gab, daß Rußlands Eisenbahnen billig und schlecht gebaut seien. Mittlerweile haben sich jedoch gesündere und bessere Grundsätze in der Eisenbahn-Konstruktion Rußlands geltend gemacht, und vor allen Dingen ermöglicht ein größeres zu Gebote stehendes Kapital erfahrene Leiter und Arbeiter zu guten Löhnen dabei zu beschäftigen. Der allmähliche Ausbau eines eigenen entworfenen Eisenbahnnetzes in den entfernten Teilen des Kaiserreiches ist von hervorragenden Autoritäten in Petersburg aufs sorgfältigste geprüft worden. Dieselben haben festgestellt, daß in einem ununterbrochenen und zuverlässigen Eisenbahndienst, welcher die entferntesten Teile des mächtigen Kaiserreichs verbinden soll, das vornehmste Lebensinteresse Rußlands liege.

Das westlichere Europa ist im allgemeinen sehr langsam gewesen mit der vollen Anerkennung der ungeheuren inneren Entwicklung, welche Rußland während der letzten 10 bis 15 Jahre durchgemacht hat. Vieles hat sich geändert seit jener Zeit, als Kaiser Nikolaus ein Lineal nahm und auf der russischen Karte mittelst eines dicken Striches den Weg der zwischen Petersburg und Moskau projektierten Eisenbahn vorzeichnete. Es wurden damals keinerlei Versuche gemacht, den wenigen in der Nähe der vorgeschriebenen Linie befindlichen Städten die Segnungen einer Eisenbahnverbindung zuzuwenden, und deshalb läuft diese 404 Meilen lange Linie — mit ein oder zwei Ausnahmen — durch eine Reihe abseits gelegener Stationen. Diese Linie und das nötige Betriebsmaterial waren fast durchgängig von englischen Ingenieuren geliefert und hergestellt, in deren Händen auch die Leitung für viele Jahre hindurch verblieb. In den späteren Jahren wurden jedoch alle diese fremden Be-

amten allmählich durch Russen ersetzt, und für den größten Teil derselben hat das Resultat bewiesen, daß — nach einem eigenartigen System in der technischen Erziehung — Rußland auf dem besten Wege ist, sich mit der Zeit von den Ausländern ganz unabhängig zu machen, namentlich im Bau von Eisenbahnen.

E. H.



## Winke für den Export nach Kolumbien.

(Nachdruck verboten.)

Nach dem in Kolumbien geltenden Gesetze vom 25. Mai 1888 haben alle ausländischen Firmen und Gesellschaften, die nach der Republik fortlaufende Handelsbeziehungen eingehen wollen, den Akt ihrer Gründung oder Bildung in das Notariatsregister des Bezirks eintragen zu lassen, in dem sie ihre Thätigkeit ausüben gedenken. Geschieht dies nicht, so werden die Betreffenden nicht als legale Häuser angesehen und entbehren des Schutzes der Gesetze. Ferner muß jede Firma, jede Gesellschaft einen im Lande ansässigen und bevollmächtigten Repräsentanten bestellen, widrigenfalls ein solcher regierungsseitig ernannt wird. Der Mißstand allzu langer Kredite hat im Laufe der Zeit gerade in Kolumbien einen bedenklichen Umfang angenommen, und abgesehen von den Nordamerikanern, die selten über ein Kredit von 2—3 Monaten hinausgehen, bewilligen alle anderen Lieferanten, mögen sie nun Deutsche, Engländer oder Franzosen sein, gegen 4—8 Prozent Zinsen Zahlungsfristen von 6—9 Monaten; ja es giebt Häuser, die erst nach 10, 12 und 18 Monaten Zahlung beanspruchen. Um Verluste, die durch Kursschwankungen entstehen könnten, zu vermeiden, stelle man die Fakturen stets auf Markwährung aus, zahlbar in Hamburg, oder einem anderen deutschen Platze. Die meisten kolumbischen Händler sind zugleich Importeure und Exporteure: die von der Küste versenden Kaffee, Leder, Kautschuk und Baumwolle, die von Santander Tabak und Anis, die von Antioquia Gold, Silber, Kakao etc. Auf ihre Ehrlichkeit kann man im ganzen und großen bauen; Bankerotte sind recht selten.

Das durch die zahlreichen Kommissionshäuser vermittelte Geschäft pflegt sich wie folgt abzuwickeln: Die Waren werden von den europäischen Fabrikanten direkt an die Abnehmer versandt, wobei die Tratten an die Ordre der Agenten ausgestellt werden und zwar je nach der übereingekommenen Frist. Nach Eingang des Betrages erfolgt dann Rimesse auf irgendeinen europäischen Platz durch den Kommissionär, nach Abzug von 5 Prozent für seine Bemühungen. Unter diesen Umständen sind diese Geschäftsleute für etwaige Verluste nicht verantwortlich, ebenso wenig für mangelhafte Versendung. Die Waren werden also an die einzelnen Empfänger direkt ver-