

SAMMLUNG

VON

HANDELSBERICHTEN SCHWEIZ. KONSULATE

ÜBER DAS

JAHR 1899



SEPARATABDRUCK AUS DEM SCHWEIZ. HANDELSAMTSBLATT

JAHRGANG 1900



RECUEIL

DE

RAPPORTS COMMERCIAUX DE CONSULATS SUISSES

SUR

L'ANNÉE 1899



TIRAGE A PART DE LA FEUILLE OFFICIELLE SUISSE DU COMMERCE

ANNÉE 1900



BERN

BUCHDRUCKEREI JENT & Co.

1901.

Dodis



S A M M L U N G

Inhaltsverzeichnis * Table des matières

Bericht des Konsulats in — Rapport du consulat à

	Seite		Pages
Antwerpen	105	Anvers	105
Bordeaux	40	Bordeaux	40
Bremen	88	Brême	88
Budapest	68. 108	Bucharest	48
Bukarest	48	Buda-Pesth	63. 108
Christiania	9	Christiania	9
Frankfurt a/M.	89	Francfort s. l. M.	89
Lissabon	72	Lisbonne	72
Livorno	44	Livourne	44
Lyon	34	Lyon	34
Manila	15	Manille	15
Patras	26	Patras	26
Philadelphia	102	Philadelphie	102
Portland (Oregon)	7	Portland (Orégon)	7
San Francisco	24	San-Francisco	24
Santos	79	Santos	79
Valparaiso	91	Valparaiso	91
Yokohama 1. 4. 19. 37. 82. 98		Yokohama 1. 4. 19. 37. 82. 100	



TIRAGE A PART DE LA FEUILLE GÉNÉRALE SUISSE DE COMMERCE

ANNEE 1900



BERN

Buchdruckerei Jent & Co.

1901

II.

Yokohama.

Bericht des Generalkonsuls, Herrn Dr. jur. Paul Ritter,
über
Japans Eisenbahnen.

17. November 1899.

Soeben erscheint der jährliche Rapport des kaiserl. japanischen Eisenbahnbüros, welches sein Berichtsjahr mit dem 31. März 1899 abschliesst. Es geht aus demselben hervor, dass sowohl im Eisenbahnbau als im Geschäfte überhaupt in 1898/99 vorzügliche Resultate zu verzeichnen sind. In dieser Zeitspanne sind 471 neue Schienenmeilen dem Betriebe übergeben worden; es übersteigt diese Zunahme die vorjährige um 30 Meilen.

Das gesamte Schienennetz der Staatsbahnen und der Privatlinien betrug am 31. März 1899 genau 3420 englische Meilen. Zählt man hinzu die Linien, welche im Bau begriffen, sowie diejenigen, welche projektiert und bereits sanktioniert sind, so kommen wir auf die respektable Gesamtmeilenzahl von 5810.

Die nachstehende Tabelle zeigt die steten Fortschritte, welche der Eisenbahnbau in Japan während der letzten 27 Jahre gemacht hat, und giebt die Meilenanzahl, welche je an den betr. Jahresenden dem Betriebe übergeben gewesen ist:

Betriebsmeilen am Ende der Jahre:

Jahr	Staatsbahnen	Privatbahnen	Total	Jahr	Staatsbahnen	Privatbahnen	Total
1872/3	18	—	18	1886/7	264	165	430
1873/4	18	—	18	1887/8	300	293	593
1874/5	38	—	38	1888/9	505	406	912
1875/6	38	—	38	1889/90	550	585	1,136
1876/7	65	—	65	1890/1	550	848	1,399
1877/8	65	—	65	1891/2	550	1,165	1,716
1878/9	65	—	65	1892/3	550	1,320	1,870
1879/80	73	—	73	1893/4	557	1,381	1,938
1880/1	98	—	98	1894/5	530	1,537	2,118
1881/2	122	—	122	1895/6	593	1,697	2,290
1882/3	170	—	170	1896/7	631	1,875	2,507
1883/4	181	68	244	1897/8	661	2,287	2,948
1884/5	181	80	262	1898/9	768	2,652	3,420
1885/6	223	134	358				

Ende März 1899 bestanden im ganzen 58 konzessionierte Eisenbahngesellschaften mit einem Totalkapital von 238,775,000 Yen*) (wovon wirklich einbezahlt 158,181,389 Yen) und einem Schienennetz von 3737 Meilen (wovon 2652 Meilen dem Betriebe übergeben). Ausserdem hatten an jenem Datum 26 neue Gesellschaften um Konzessionen appliziert, in der Absicht, ein weiteres Netz von 809 Meilen anzulegen, wozu ihnen ein Kapital von 43,535,000 Yen zur Verfügung steht.

Von den konzessionierten 58 Gesellschaften haben bloss 42 den Betrieb begonnen. Der Rest ist noch in Konstruktion. Von diesen 42 Linien haben nur 5 mehr als 100 Meilen dem Betriebe übergeben, nämlich die folgenden:

Gesellschaft:	Eröffnete Meilenzahl:	Einbezahltes Kapital:
Nippon	857	44,700,000
Kyushu	315	24,688,014
Sau-Yo	276	15,840,657
Hokkaido Tanko	207	6,680,000
Kausai	147	10,700,000

Die nächste Liste zeigt die Durchschnittskosten der Herstellung einer englischen Meile Schienenstrang während der letzten 2 Jahre und zwar für die Staats- und für die Privatbahnen:

Betriebsjahr:	Staatsbahn:	Privatbahn:	Total-Durchschnitt:
	Yen	Yen	Yen
1897/8	69,857	49,974	54,472
1898/9	79,029	57,226	62,007
Verteuerung	9,172	7,252	7,535

Die enorme Erhöhung der Baukosten, wie sie die Tafel zeigt, ist die Folge der sich über ganz Japan anhaltend geltend machenden Verteuerung von Arbeit und Material.

Das Rollmaterial auf den Staats- und Privatbahnen betrug am Ende des Berichtsjahres 1103 Lokomotiven, 3811 Passagierwagen und 14,088 Frachtwagen. Verglichen mit dem Vorjahre bedeutet dies eine Zunahme von 209 Lokomotiven, 911 Passagier- und 2663 Frachtwagen.

Es verteilt sich dieses Rollmaterial derart, dass auf je 100 dem Betrieb übergebene englische Meilen 32 Lokomotiven, 112 Passagier- und 413 Frachtwagen treffen. In den Passagierwagen sind inbegriffen die drei kaiserlichen Salonwagen, sowie die Gepäck- und Postwagen. Diese abgerechnet konnten die übrigen Wagen 5657 Passagiere I. Klasse, 15,660 II. Klasse und 123,822 Passagiere III. Klasse fassen, total somit 145,139 Personen. Es ist dies eine Zunahme von 30,084 Sitzplätzen gegenüber dem Vorjahre. Als Feuerung wurden 439,791 Tonnen Kohlen und 14,339 Koku flüssiges Heizmaterial verbraucht (1 Koku = 180,39 Liter).

Die Statistik für das letzte Jahr zeigt, dass auf den Staats- und den Privatbahnen zusammen 99,061,889 Passagiere gefahren worden sind, während sich der Warentransport auf 9,916,126 Tonnen beziffert. Hiezu kommen ferner noch 36,705 Tonnen Gepäck und Postpakete.

Die Gesamteinnahmen beliefen sich auf 30,832,084 Yen, von welchen entfallen 19,651,789 Yen auf den Passagierverkehr, 10,309,820 für Warentransport, 588,042 Yen für Gepäck, 276,508 für Postsachen und 5925 für sonstige Artikel. Verglichen mit dem Vorjahre zeigt dies eine Zunahme der Einnahme von 16% aus dem Passagier-, 14% aus dem Fracht- und 18% aus dem Gepäck- und Postsachenverkehr. Verglichen jedoch mit der Anzahl der Betriebsmeilen bedeutet dieses Resultat eine Mindereinnahme von 2,4% für die Passagiere und 3,6% für die Frachten gegenüber dem Vorjahre.

*) 1 Yen = ca. Fr. 2.58.

Das Schlusskapitel des Rapportes, welches vom Gewinn und vom Verluste handelt, giebt als Totaleinnahme für alle Linien die Summe von 31,700,676 Yen an. Da dieser Betrag fast um eine Million höher ist, als der obengenannte, so muss wohl angenommen werden, dass dieser Mehrbetrag sich nicht aus direkten Bahneinnahmen, sondern vielleicht aus Einkünften aus Reklamen, Hausier- und Wirtschafspatenten, Strafen, etc., zusammensetzt. Diesem Einkommen steht ein Ausgabekonto von 17,765,544 Yen gegenüber, so dass also für das letzte Jahr ein Reinprofit von 13,935,132 Yen zu verzeichnen ist. Es ist dies, verglichen mit dem Vorjahre, eine Mehreinnahme von 5,173,129 Yen und eine Mehrausgabe von 5,401,448, sowie eine Profitabnahme von 228,319 Yen.

Der obgenannte Reinprofit bedeutet einen Nutzen von 6 Yen 62 sen auf jede 100 Yen, welche in Konstruktionskosten der nun eröffneten Schienenmeilen verbaut worden sind. Mit Yen 6. 62 ist der Nutzen um Yen 2. 21 per 100 Yen geringer als im Vorjahre.

Anknüpfend an den obigen Rapport will ich konstatieren, dass speciell in den Lieferungen für den Eisenbahnbau die amerikanischen Produkte in jüngerer Zeit auf dem japanischen Markte dem europäischen, vornehmlich dem englischen und deutschen Handel empfindliche Konkurrenz bereiten. Es betrug z. B. die Einfuhr Japans:

	Aus Deutschland		Aus Amerika	
	Yen	Yen	Yen	Yen
	1896	1898	1896	1898
Eisennägel	988,969	130,862	232,319	977,810
Lokomotiven	153,939	139,696	416,106	1,999,092
Apparate für elektrisches Licht	150,264	64,845	272,185	437,328
Schienen	—	—	400,000	1,600,000
Eisenbahnmaterial	—	—	60,000	339,000
Eisenröhren	—	—	74,000	289,000
Roheisen	—	—	—	227,000
Wagen und Fahrräder	—	—	65,000	205,000

