

Insul notwendig gewordene 4. Bezirksamt ist, ebenso wie die drei alten Bezirksamter der Karollinen, dem Gouverneur in Herberthöhe unterstellt. Die Bezirksverwaltung besteht aus einem Bezirksamtmann, einem Sekretär, einem Hofens- und Polizeimeister, sowie einem Regierungsarzte in Insul und einem Stationsleiter für die weitab nach Südwesten gelegene Insel Nauvu.

Aus fremden Kolonien und Produktionsgebieten.

Freundschafts- und Handelsvertrag zwischen dem Deutschen Reich und Äthiopien.

Zwischen dem Deutschen Reich und Äthiopien ist ein Freundschafts- und Handelsvertrag geschlossen worden. Der Wortlaut ist folgender:

Seine Majestät Wilhelm II., Deutscher Kaiser, König von Preußen, im Namen des Deutschen Reichs und Seine Majestät Menelek II., König der Könige von Äthiopien, von dem Wunsch geleitet, die Beziehungen der beiden Reiche dauernd freundschaftlich zu gestalten und den Handelsverkehr zwischen den beiderseitigen Staatsangehörigen zu erleichtern, sind übereingekommen, zur Erreichung dieser Zwecke einen Vertrag abzuschließen.

Demgemäß haben Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen, durch Seinen Gesandten in außerordentlicher Mission Dr. Friedrich Rosen, dessen Vollmachten in guter und gehöriger Form befunden worden sind, Seine Majestät der Kaiser Menelek, in eigenem Namen als König der Könige von Äthiopien handelnd, die nachstehenden Bestimmungen vereinbart, welche für sie selbst sowie für ihre Erben und Nachfolger bindend sein sollen.

Artikel I.

Die Angehörigen und Schutzgenossen eines jeden der vertragsschließenden Staaten sollen volle Freiheit des Aufenthalts, der Reise, des Handels und Gewerbes in den Gebieten des anderen Staates genießen.

Artikel II.

Jeder der vertragsschließenden Staaten sichert den Angehörigen und Schutzgenossen des anderen Staates, welche sich in seinem Gebiet aufhalten, Sicherheit der Person und des Eigentums zu.

Artikel III.

Jeder der vertragsschließenden Staaten gewährt den Angehörigen und Schutzgenossen des anderen Staates alle Rechte, Vorteile und Privilegien, welche er den Angehörigen eines dritten Staates insbesondere auch in Ansehung der Zölle, inneren Abgaben und Gerichtsbarkeit zugestanden hat oder in Zukunft zugestehen wird.

Artikel IV.

Den Angehörigen des Deutschen Reichs und den Schutzgenossen soll das Recht zustehen, die in Abessinien befindlichen Telegraphenlinien, Poststationen und alle sonstigen Verkehrsmittel zu denselben Bedingungen und Gebührenregeln wie die Einheimischen oder die Angehörigen eines dritten Staates zu benutzen.

Artikel V.

Jeder der beiden vertragsschließenden Teile kann im Lande des anderen Teiles beglaubigte Vertreter bestellen, die an solchen Plätzen residieren sollen, wo Handels- oder sonstige Interessen ihre Anwesenheit nötig oder wünschenswert erscheinen lassen, dabei aber auch das Recht haben, jeden Teil des Landes zu jeder Zeit aufzusuchen.

Artikel VI.

Der gegenwärtige Vertrag soll von dem Tage des Inkrafttretens an 10 Jahre lang in Geltung bleiben. Wenn weder der eine noch der andere der beiden Teile 12 Monate vor Ablauf dieser Frist durch eine amtliche Erklärung seine Absicht ankündigt, die Wirksamkeit des Vertrages aufhören zu lassen, so wird derselbe für ein weiteres Jahr in Geltung bleiben und so fort bis zum Ablauf eines Jahres, nachdem die erwähnte Ankündigung stattgefunden haben wird.

Der gegenwärtige Vertrag soll in Kraft treten einen Monat nach dem Tage, an welchem die Ratifikation durch die Deutsche Regierung Seiner Majestät dem Kaiser von Äthiopien mitgeteilt worden sein wird.

Urkundlich dessen haben Seine Majestät Menelek II., König der Könige von Äthiopien, im Namen seines Reichs, und der Kaiserlich Deutsche Gesandte Dr. Friedrich Rosen für Seine Majestät den Deutschen Kaiser, König von Preußen, diesen Vertrag in zwei gleichlautenden Exemplaren in deutscher und amharischer Sprache unterzeichnet und ihre Siegel beigeschrieben.

So geschehen zu Abis Abeba, den 7. März im Jahre des Heils 1905 (nach äthiopischer Zeitrechnung den 28. Jekatit 1897).

L. S.

L. S.

(Äthiopisches Staatsiegel.) (Unterschrift des Gesandten.)

Der vorstehende Vertrag ist durch Seine Majestät den Kaiser ratifiziert und die Ratifikationsurkunde Seiner Majestät Menelek II., König der Könige von Äthiopien, am 16. Mai 1906 mitgeteilt worden. Der Vertrag tritt am 16. Juni 1906 in Kraft.

Handelsvertrag zwischen Belgien und Abessinien.

In Abis-Abeba ist kürzlich ein belgisch-abessinisches Handelsabkommen unterzeichnet worden.

Sollfreie Ausfuhr von Baumwolle aus dem Gebiete von Manica und Sofala (Mozambique).

Durch königliche Verordnung ist die Mozambique-Gesellschaft ermächtigt worden, Baumwolle bei der Ausfuhr aus dem von ihr verwalteten Gebiete von Manica und Sofala Zollfrei zu lassen.

(Boletim official de Moçambique.)

Stand der Baumwollensaat in Ägypten im August 1906.

Die Bitterungsbeziehungen waren während des Monats August den Baumwollensammlungen günstig. Die Nebel während der letzten Augusttage richteten keinen Schaden an, ebenso wurde kein Wurmschaden mehr gemeldet. Der Nil war der Bevölkerung günstig und sofern keine Änderung der Verhältnisse eintritt, ist eine gute Ernte zu erhoffen. In Unter-Ägypten wird man mit dem Pfänden in einzelnen Distrikten früher als im Vorjahre beginnen, allgemein dürfte es in der zweiten Hälfte des September stattfinden. In Ober-Ägypten hat man mit dem Pfänden begonnen.

Benguela—Katanga-Bahn.

Kürzlich hat sich eine Gesellschaft gebildet, die die an Gold-, Zinn- und Kupfererzen reichen Katangaminen in großem Stil ausbeuten will. Schon früher war die Konzession zur Bahn Benguela—Katanga erteilt und der Bau in Angriff genommen. Da es sich aber bald herausstellte, daß der Hafen von Benguela für den großen Verkehr, der sich entwickeln mußte, nicht geeignet sei, entschloß man sich, die Bahn bis Lobito weiterzuführen. Lobito liegt etwa 40 km nördlich von Benguela; eine tiefe Ducht gewährt dort vorzügliche Landungsbedingungen. Dem Mangel an trinkbarem Wasser, der sich anfangs sehr unangenehm bemerkbar machte, ist durch den Bau einer Wasserleitung abgeholfen worden. Lobito hat in kurzem einen regen Verkehr erhalten. Die Dampfer der Wärman-Linie laufen es regelmäßig, die der Casle-Linie zeitweilig an. Lobito ist auch vorzüglich zu einem Kriegshafen geeignet.

Die Arbeiten schreiten infolge der Unterbrechungen durch Epidemien und Regengüsse nur langsam vorwärts. Bis jetzt ist die Strecke Lobito—Benguela dem Verkehr übergeben; Benguela—Lengue wird in Kürze betriebsfähig sein. Weiter im Innern wurden erst die Vermessungsarbeiten vorgenommen.

Mit dem Anschluß an die Kap—Kairo-Linie ist der Lobito—Katanga-Bahn ein bedeutender Verkehr gesichert.

Handel von Lagos im Jahre 1906.

(Report on the Trade of the Colony of Lagos for 1905 by the Commercial Intelligence Officer to the Government of Lagos and Southern Nigeria.)

Der Handel von Lagos hatte im Jahre 1905 den nachstehenden Umfang:

Der Gesamt-handel hatte im Jahre 1905 einen Wert von 1 885 637 £ gegen 1 878 893 £ im Jahre 1904. In diesen Zahlen ist der Durchfuhrverkehr enthalten, für welchen aber hinsichtlich des Jahres 1905 Nachweise vorliegen. Ohne die Durchfuhr und ohne den Verkehr mit Belg und ohne die Einfuhr von Waren für die Regierung stellte sich der Gesamt-handel im Jahre 1905 auf 1 719 978 £, wovon auf die Einfuhr 922 283 und auf die Ausfuhr 797 695 £ entfielen.

Die hauptsächlichsten Artikel der Einfuhr in den Jahren 1904 und 1905 waren:

	überhaupt		Darunter aus Deutschland	
	1904	1905	1904	1905
	Wert: £		Wert: £	
Bier	3 307	3 002	2 442	2 339
Perlen	21 277	20 835	13 436	13 838
Baumaterial	14 266	10 215	570	1 374
Zement	8 297	6 708	1 679	2 006
Wellblech	13 701	22 908	398	200
Baumwollenwaren	367 120	423 928	4 624	6 404
Erdenwaren	7 539	9 057	879	976
Zuteile	16 659	15 813	4 600	5 280
Kurzwaren (haber dashery)	12 717	13 135	1 056	1 242
Eisenerzeugnisse	13 521	20 776	2 820	4 059
Kolanüsse	41 064	45 567	—	—
Zündhölzer	7 709	4 824	3 777	1 715
Petroleum	10 626	15 526	2 578	1 824
Lebensmittel (pro- visions)	8 684	19 492	948	2 579
Reis	6 985	9 268	1 360	2 508
Salz	9 465	9 990	1 310	667
Seidenwaren	7 043	10 410	428	869
Geneer	45 361	46 250	37 175	28 871
Rum	30 517	15 120	28 167	13 921
Tabak, unverarbeitet	21 048	21 278	2 400	1 388
Kleidungsstücke	6 578	6 939	857	704
Wollenwaren	4 522	6 460	1 431	2 134
auf einchl. Landerer Handelsartikel	816 317	922 283	149 871	153 494
Geld	51 838	68 695	—	—
Waren für die Re- gierung	51 669	114 505	3	6
Durchfuhr	—	117 282	—	2 856
überhaupt	919 824	1 222 765	149 874	156 356

An der Einfuhr waren Großbritannien und seine Kolonien mit 78, Deutschland mit 16 1/2, die Niederlande mit 3 und andere Länder mit 2 1/2 v. D. beteiligt.

Die Zunahme der Einfuhr im Berichtsjahr gegen das Vorjahr dürfte als ein Beweis eines gesteigerten örtlichen Verbrauchs nicht anzusehen sein, da die Vorräte der Händler am Schluß des Jahres 1906 erheblich größer waren als am Schluß des Jahres 1904.



Die Ausfuhr hat unter dem Mangel an Regen zu leiden gehabt, ihr Wert blieb um etwa 70 000 £ gegen das Vorjahr zurück.

Die hauptsächlichsten Artikel der Ausfuhr waren:

	Überhaupt		Darunter nach Deutschland	
	1904	1905	1904	1905
	Wert: £		Wert: £	
Kakao	13 892	10 889	6 611	4 821
Mais	16 115	32 504	485	8 701
Baumwolle, entfernt	12 330	15 591	560	—
Baumwollsaat	1 134	3 577	58	—
Mahagoni	25 851	10 858	2 390	680
Palmöl	219 114	179 006	71 321	62 807
Kautschuk	22 961	22 656	1 118	2 860
Palmkerne	579 343	491 044	511 410	425 409
zus. einsehbarer Artikel	917 956	797 695	594 108	506 149

Fremde Waren in			
	1904	1905	1905
Durchfuhr	144 620	165 659	101 509
Geb.	148 145	175 917	—
überhaupt	292 765	341 576	101 509

An der Gesamtzufuhr von 797 695 £ im Jahre 1905 waren Palmkerne mit 61 1/2 und Palmöl mit 22 1/2 v. H. beteiligt. Erstere erzielten in Europa einen Durchschnittspreis von 13 £ 15 sh, letzteres einen solchen von 24 £ 10 sh für die englische Tonne. Weil der Preis für Palmkerne im Berichtsjahr so erheblich höher war als im Jahre 1904, ist der Wert der Ausfuhr im Jahre 1905 gegen das Vorjahr nur um 7 v. H. heruntergegangen, bei gleichen Preisen würde der Rückgang 40 000 bis 50 000 £ betragen haben. Legt man der Bewertung der Ausfuhr von Palmkernen im Jahre 1905 den Preis zugrunde, den diese 5 Jahre vorher hatten, so würde sich der Wert dieser Ausfuhr nur auf 380 000 £ statt auf 491 000 £ stellen. Wenn so die Produzenten für den Hauptausfuhrartikel auch höhere Preise erzielen, so müssen sie andererseits aber auch für die beiden hauptsächlichsten Einfuhrartikel, Baumwollenwaren und Spirituosen, erheblich höhere Preise anlegen, für letztere wegen der erhöhten Zölle.

Die Ausfuhr von Mais hat sich gegen das Vorjahr verdoppelt. Während bis zum Jahre 1901 überhaupt noch kein Mais nach Europa ausgeführt wurde, ist jetzt Mais ein ständiger und wichtiger Ausfuhrartikel geworden.

Unter den Ländern, nach welchen sich die Ausfuhr richtete, steht Deutschland mit 65 1/4 v. H. an erster Stelle, dann folgen Großbritannien mit 27 1/4 v. H. und die britischen Kolonien mit 4 v. H. Palmkerne finden in Hamburg den besten Markt, 87 v. H. ihrer Ausfuhr gelangten im Jahre 1905 dorthin. Im Jahre 1894 betrug Deutschlands Anteil an dieser Ausfuhr nur 75 v. H. Von der Gesamtzufuhr von Palmöl nahm Deutschland in den Jahren 1904 und 1905 35 und 39 v. H. auf, während nach Großbritannien in diesen Jahren 65 und 60 v. H. gingen. Bei Mais stellten sich die

Zahlen für Deutschland auf 4 1/2 und 27 1/4 v. H. und für Großbritannien auf 95 1/2 und 72 1/4 v. H., bei Kautschuk für Deutschland auf 8 und 11 1/4 v. H. und für Großbritannien auf 92 und 88 1/4 v. H. Bei der Ausfuhr von Baumwolle einschließlich Saat und Kakao ist Deutschlands Anteil, zurückgegangen, während der Großbritanniens gestiegen ist.

Den Schiffsverkehr in den Jahren 1904 und 1905 veranschaulicht folgende Tabelle:

Rationalsität	Eingang				Ausgang			
	Überhaupt		Darunter mit Ladung		Überhaupt		Darunter mit Ladung	
	Bojt.	Reg. Tons	Bojt.	Reg. Tons	Bojt.	Reg. Tons	Bojt.	Reg. Tons

1904									
Britische	425	536	770	403	528	523	432	537	144
Deutsche	211	219	754	197	213	068	215	223	655
	158	209	077						

1905									
Britische	463	576	170	—	572	508	446	579	998
Deutsche	223	237	890	201	209	596	211	247	070
Americ.									
(B. St.) *)	1	371	1	371	1	371	1	371	1

Deutschland war beim Eingang im Jahre 1905 mit 26 3/4 v. H. gegen 28 3/4 v. H. im Vorjahr beteiligt, britische Schiffe beteiligten sich mit 73 1/4 und 71 1/4 v. H.

Das Eisenbahnsystem des afrikanischen Kontinents.

Der Grundgedanke, daß die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit eines Landes von dem Umfange seines Eisenbahnnetzes abhängig ist, dürfte allgemein anerkannt sein. Ist der See aber richtig, dann ist begründete Aussicht vorhanden, daß Afrika in nicht zu ferner Zeit einen der bedeutendsten Faktoren im weltwirtschaftlichen Betriebe darstellen wird. Der Eisenbahnbau derselbst ist in der letzten Zeit in geradezu großartigem Maße in Angriff genommen worden, und das afrikanische Eisenbahnsystem wird voraussichtlich das des alten Kulturlandes Asien bald an Bedeutung übertreffen. Dabei zeichnet sich das System der afrikanischen Bahnen durch Zentralisation des Netzes vorteilhaft aus. Von dem ungefähren Mittelpunkt des Netzes, den großen innerafrikanischen Seen aus, laufen nach allen vier Himmelsgegenden durchgehende Wertehauptlinien bis zu den Küsten. Vom Viktoriasee zum Mitteländischen Meer im Norden, zum Indischen Ozean im Osten zum Kap der guten Hoffnung nach Guinea im Westen wird in nicht ferner Zeit ein durchgehender Eisenbahnverkehr möglich sein.

*) Das amerikanische Schiff war ein Segelschiff, außer diesem Schiff haben nur Dampfschiffe in Lagos in den Jahren 1904 und 1905 verkehrt.



Im einzelnen sind es folgende Bahnen, die jenes großartige System bilden*):

1. Die Kap—Kairo-Bahn.

Die Bahn von Kairo bis zum Kap der guten Hoffnung (ausgenommen der Wasserweg über die großen Seen und den Nil) wird voraussichtlich in einigen Jahren eine vollendete Tatsache sein. Schon jetzt reicht die Bahn vom Kap aus bis mehrere hundert Kilometer über die Viktoriafälle hinaus, also über 3000 km weit. Von der anderen Seite geht die Bahn von Alexandria nach Kairo in 3 Stunden 240 km. Von Kairo nach Assuan sind 880 km, die in 22 Stunden zurückgelegt werden. Von Assuan nach Wadihalfa fährt man im Rischiff in 2 1/2 Tag (360 km). Von Wadihalfa nach Kartum sind weitere 930 km, die mit der Bahn in 26 Stunden durchfahren werden. Die Totalentfernung vom Kap bis Kairo beträgt etwa 9700 km, und es sind nicht viel mehr als 1000 km zu bauen, während die übrigen 2840 km auf dem Wasserwege zurückzulegen sind.

Die Abzweigungen Verber—Suakim, Atbara—Kassala und Kartum—Kosjeteis entspringen sowohl kommerziellen wie strategischen Bedürfnissen.

Regelmäßige Verbindungen auf dem Wasserwege werden auf dem Nil nördlich von Kartum über Fachoda bis Regiof unterhalten. Fachoda liegt 6 Tagesreisen von Kartum. Die Militärstraße von Wadihalfa nach Kartum hat nur 41 500 frs. per km gelostet. Die Unterhaltungskosten bilden indes wegen der häufigen Zerstörung durch Sandstürme eine beträchtliche Last.

Zwischen Wadihalfa und Abu-Hamed gibt es für die Wasserversorgung nur Zugbrunnen, weil auf der ganzen Strecke sich Wasser nur in zwei tief-legenden Lagen befindet. Die Expreszüge gehen zweimal wöchentlich in beiden Richtungen.

2. Die Eisenbahnen Rhodessias.

Die Bahnstraßen Rhodessias durchqueren die kohlenhaltigen Gebiete von Wantie, die einen großen Reichtum des Landes darstellen. Sie bedecken ein Areal von 1500 km.

Die Qualität der Kohle soll der der besten englischen gleich sein.

Die ergiebigsten Kohlenfelder Transvaals ziehen sich von Stormberg gegen die unteren Drakenberge in Ost-Orisualand bis zu den Grenzen Natal's hin. Davon werden zahlreiche Lager, trotzdem sie bekannt sind, noch nicht ausgebeutet. Die Ausbeutung der Lager ist nur bis Molteno bekannt, sie werden aber

*) Die nachfolgenden Daten sind zum größten Teil aus l'explorazione commerciale, fasc. XVII bis XVIII entnommen.

wahrscheinlich den Colapaß erreichen, und sich sogar noch etwas darüber hinaus erstrecken.

Der Hauptkohlenplatz ist Sterkstroom, 310 km entfernt von East-London am Eastern Railway der Kapkolonie, bei der Vereinigung der Bahnen Indwe-Natal.

Eins der ertragreichsten Bergwerke ist das von Molteno, 340 km von East-London. Bei den Minen von Pardetrail und Penshaw hat die Kohle nur eine Dicke von 20 cm. Dagegen hat die Ader in Indwe, das 112 km von Sterkstroom und 410 km von East-London liegt, eine Dicke von 4 m, und in 8 Jahren Ausbeutung hat sie durchschnittlich 100 000 t Kohle im Jahre geliefert.

Die Minen von Kimberley verbrauchen bisher fast sämtliche Kohlen der Kapkolonie, doch ist Natal jetzt in Konkurrenz getreten. Der Durchschnittspreis ist bei allen Minen 15 sh für die Tonne.

3. Die Kongolinien.

Teils ausgeführt, teils geplant sind folgende Verbindungslinien:

Vom Meer nach Natabi im Mündungsarm des Kongo; von dort mit der Eisenbahn von Natabi nach Leopoldville (Stanley Pool) 390 km, dann per Schiff von Leopoldville nach den Stanleyfällen. Von hier fährt die Bahn nach dem Albertsee und steht von hier mit den ägyptischen Linien in Verbindung, während eine andere Straße vom Albertsee an den Viktoria Nyanga führt. Der Viktoria Nyanga wird im Schiff durchfahren und dann die Bahn von Port Florence nach Mombassa am Indischen Ozean benutzt.

Die östliche und südliche Linie der Kongobahnen erstreckt sich von den Stanley-Fällen längs des Flusses, macht dann eine Strecke von 500 km im Boot bis Kassango. Von Kassango wird eine Abzweigung nach Albertville am Tanganjosee gehen, zwischen dessen anderem Ufer und dem Indischen Ozean nur noch das Deutsch-Ostafrikanische Schutzgebiet liegt.

Die Tendenz des gesamten Systems ist also Verkehrswege nach den großen Seen bis zu bilden, indem man Eisenbahnstränge mit den Flüssen verbindet, die sich von den großen Seen abzweigen.

Der gegenwärtige Einfluß der Eisenbahnen, der eine Umgestaltung des wirtschaftlichen Lebens der ganzen äquatorialen Region Afrikas nach sich ziehen wird, macht sich jetzt schon in der Veldigkeit des Transportes fühlbar. Früher kostete z. B. die Fracht für einen Doppelgüter Wagen von Stanley-Pool nach Natabi 100 Franken und dauerte 3 Wochen; heute macht man dieselbe Fahrt in 24 Stunden und sie kostet zehnmal weniger. Bei der Ausfuhr des Gummi zeigen sich besonders die Wirkungen der besseren Kommunikation. 20 Jahre lang konnte die Ausfuhr des Gummi nur 300 Doppelgüter erziehen, während 1900 die Ausfuhr schon 53 000

Doppelzentner im Werte von 40 Millionen Franken betrug. Der Dienst auf den Seen und Flüssen wird durch etwa 100 Fahrzeuge versehen, von denen einige dreißig der größten dem Kongostaat gehören.

Die Bauarbeiten an den Stanley-Fällen und Mahagi sind nicht zu schwierig, obgleich sie in Urwäldern und Sümpfen stattfinden. Auch ist in Mahagi und auf dem Nil das Klima ausgezeichnet, was diesen Punkt für den Hauptort einer großen Straße günstig macht.

4. Die ostafrikanischen Bahnen.

Die 940 km der Ugandabahn waren in einem vollständig unwirtlichen und ungelunden Gebiet zu bauen, in dem kein Europäer arbeiten und leben konnte. Das Fieber dezimierte die Menschen, und die Malaria tötete die Västiere. Man mußte deshalb 20 000 indische Kulis kommen lassen, für die wieder der Proviant einzuführen war. Auch Wassermangel auf einer 400 km langen Strecke bildete eine große Schwierigkeit.

Die Arbeit dauerte sechs Jahre. Die Linie beginnt in Kitendi bei der Insel Mombassa und endet in Port Florence am Victoria Nyanzosee. Die Linie hat Schienen von 25 kg auf den laufenden Meter auf Metallquerschwellen. Die Fahrt dauert gewöhnlich zwei Tage. Täglich geht ein Zug, und wöchentlich ein Expresszug. Diese Linie hat 130 Millionen Franken gekostet, transportiert vorläufig bereits mehrere Tausend Tonnen jährlich und der Verkehr steigt ständig und schnell.

Der östliche Teil des afrikanischen Südens vom 16. Grad wird in kurzem von einem Eisenbahneuz durchzogen sein, das durchaus die Möglichkeit schafft, die Kohlen-, Gold- und Diamantengruben des Kaplandes, der Orangekolonie und Transvaals sowie die landwirtschaftlichen Produkte und die für diese Länder so wichtigen Produkte der Viehzucht zu verwerten.

Die Engländer planen, die Linien von Harar nach Gibuti und Anlober zu führen, längs dem Abai, dem Tamafee, dem Sobat bis Gharum. Auf dieser Strecke wird dann Ostafrika einen leichten Abflughafen für die Produkte aus dem Innern nach der Region der Seen und der Küste des Mittelindischen Meeres haben.

5. Die nordwestafrikanischen Bahnen.

An der nordwestafrikanischen Küste gebührt Frankreich der Ruhm, den ersten Anstoß zum Eisenbahnbau gegeben zu haben. Während das Projekt einer Parallellinie zum Senegal von St. Louis nach Kayes nicht durchgeführt wurde, ist die Vereinigung des Senegal mit dem Niger über Kayes und Kulliforo (660 km) zustande gekommen. Zur Unter-
stützung dieser Linie, welche für die Entwicklung der

Kultur der Baumwolle und der Ölsfrüchte dienen soll, ist schon eine neue Linie beschloffen von Tihes nach Kayes und St. Louis Dakar. Ferner wird nach dem Osten hin eine Bahn von Kotonu abgehen, um den Niger bei den Buksafällen zu erreichen. Von Karussa ist der Niger mit der Küste von Französisch-Guinea nach Conakry längs des Dvoroela durch eine Strecke von 300 km verbunden.

Am der Küste von Ivorio ist eine Linie über Accredion nach Kong geplant.

Die Linie Abomey nach Karimana längs des Nigers, die sich bei Timbuktu mit der Linie, die durch die Wüste bis zum algerischen Net geplant ist, verbinden soll, wird in absehbarer Zeit schwierig gebaut werden. Als Ersatz dient die Linie Kotonu—Abomey—Bainiquan. Auch können 2000 km weit die schiffbaren Flüsse der Kolonien benutzt werden.

Die Engländer sind nicht sehr glücklich beim Bau der Bahnen an der Goldküste gewesen; doch ist es ihnen gelungen, die Strecke zwischen Tarkna und Kumassi bei den Ashantis zwecks Ausnutzung der Goldminen herzustellen.

Zwischen Lagos und Ibadan ist die Bahn in vollem Betriebe und dieselbe wird auch die Verbindung mit dem Niger bei Jebba bewerkstelligen, um dann weiter auf der linken Seite des Flusses bis nach Zungeru, der neuen Hauptstadt Nigerias, geführt zu werden. Auch diese Strecke geht durch Baumwollplantagen.

Die übrigen Bahnlinien, deren Zahl bereits jetzt sehr groß ist und sich ständig vermehrt, haben für den kontinentalen Verkehr des afrikanischen Weltteils — vorläufig wenigstens — keine Bedeutung. Ihre totale Wichtigkeit für die einzelnen Schutzgebiete ist allerdings oft eine desto größere, denn nur durch ihre Vermittlung ist es möglich, die Produkte des Innern hinreichend schnell und billig nach der Küste zu schaffen und die Kolonie so an den Weltverkehr anzuschließen. Zudem dürften diese Lokalbahnen allmählich fortschreitend Anschluß an das Hauptstamm der afrikanischen Eisenbahnen erhalten.

In den deutschen Schutzgebieten sind hier folgende Bahnen zu erwähnen:

In Deutsch-Ostafrika sind von der Uambara-bahn zur Zeit 128 km in Betrieb. Eine zweite Bahn wird von Dar-es-Salam aus gebaut. Die geplante Länge ist 220 km.

In Togo führt eine Küstenbahn vom Orte Lome 45 km weit nach Anedjo. Eine zweite Linie Lome—Palime wird im ganzen 120 km lang sein und ist bereits teilweise in Betrieb.

In Kamerun ist das Bahnprojekt Duala—Manenguba genehmigt. Die Bahn wird 160 km lang werden.



In Deutsch-Südwestafrika sind folgende Bahnstrecken in Betrieb:

Swatopmund—Windhof 382 km, die Otalobahn 570 km und die Lüderitzbucht-Bahn 140 km.

Im ganzen sind in Afrika etwa 44 000 km Bahnlinien bereits gebaut oder doch in Angriff genommen.

Eine Rentabilitätsberechnung afrikanischer Eisenbahnen zu geben, ist natürlich mangels genügender Erfahrungen schwierig. Immerhin ist man zu den besten Hoffnungen berechtigt, wie einige im folgenden angeführte Beispiele zeigen.

Im Jahre 1886 hatte die Kapkolonie 2700 km Eisenbahnen mit einem Export von 3 802 000 £ und einem Import von 3 971 000 £. Jetzt hat Kapstadt 4707 km Eisenbahnen, und die Ausfuhr ist auf 26 500 000 £ gestiegen, die Einfuhr auf 21 750 000 £ (Empire Review Nr. 64, Mai 1906).

Natal, das im Jahre 1886 nur 349 km Bahnstrecke hatte und einen Handel von einer Million Pfund sowohl an Ausfuhr wie Einfuhr, hat heute 1155 km Bahn, und der Handel hat sich an Umfang verdoppelt.

Transvaal und Oranjestaat mit 2321 km Bahn sind jetzt zu einem Export- und Importhandel gekommen, der dem der Kapkolonie fast gleichkommt.

Ägypten hatte im Jahre 1887 2012 km Bahn und einen Gesamthandel von 475 Millionen Franken, mit einer Bevölkerung von 6,8 Millionen Bewohner (246 auf den Quadratkilometer!). Jetzt hat Ägypten 5205 km Bahnen, die Bevölkerung ist auf 9 821 045 Einwohner gewachsen (333 Einwohner auf den Quadratkilometer) und sein Handel hat eine Milliarde fast erreicht.

Der Einfluß der Eisenbahnen auf die Entwicklung des Handels zeigt sich wohl deutlich, wenn man die afrikanischen Kolonien mit anderen außereuropäischen Schutzgebieten vergleicht. Die englischen Kolonien Afrikas haben z. B. jetzt schon einen sechs- bis siebenfachen Handel, wie das der Verkehrswege fast ganz entbehrende alte Kulturland Persien, obwohl sie es an Einwohnerzahl nur um das Dreifache übertreffen.

Eisenbahnen und Bewässerung in Indien.

Eisenbahnen.

Im Rechnungsjahre 1904/05 haben die indischen Eisenbahnen einen Reingewinn von 2 105 439 £ (1 £ = 20,43 Mk.) erzielt, d. i. 6 v. H. des Anlagekapitals für die eröffneten Strecken. Die gesamten Einnahmen und Ausgaben der Regierung für den Eisenbahnverkehr verteilen sich, wie folgt:

A. Einnahmen:

1. Staatsbahnen (Brutto-Betriebs-einnahmen)	22 900 337 £
2. Garantierte Gesellschafts-Unternehmen (Reine Betriebs-einnahmen)	1 074 814 "
3. Unterstützte Gesellschaften (Rückzahlung der staatlichen Zuschüsse)	47 314 "
zusammen	24 022 465 £

B. Ausgaben:

1. Staatsbahnen.	
a) sämtliche Ausgaben für den Betrieb und die Unterhaltung (working expenses)	11 295 437 £
b) Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschulden	4 608 297 "
c) jährliche Ausgaben für den Anlauf von Bahnen	3 009 333 "
d) Garantiezuschüsse an die Gesellschaft	455 747 "
e) Kapitalbeteiligung bei den Privatunternehmen	1 265 989 "
2. garantierte Gesellschaften	1 183 736 "
3. unterstützte Gesellschaften	50 286 "
4. verschiedene Eisenbahnausgaben	48 251 "
zusammen	21 917 026 £
somit Reingewinn	2 105 439 "

Die Spurweiten der Bahnen sind verschieden, und zwar 5' 6" = 1,6764 m, 3' 3³/₈" = 1 m, 2' 6" = 0,762 m, und 2' = 0,61 m. Nach der Art des Betriebes und des Besitzes sind zu unterscheiden:

1. Staatsbahnen, die durch den Staat selbst betrieben werden,
2. Staatsbahnen, die durch Gesellschaften geleitet werden,
3. Bahnen, welche Gesellschaften gehören und vertraglich vom Staate gesichert sind,
4. vom Staate unterstützte, Privatgesellschaften gehörende Bahnen, welche keine Garantiezulagen vom Staate erhalten haben,
5. vom Staate nicht unterstützte und nicht garantierte, Privatgesellschaften gehörende Bahnen,
6. Lokalbahnen,
7. Linien der Eingeborenenstämme, welche vom Staate betrieben werden,
8. desgl., aber von Gesellschaften betrieben,
9. desgl., aber von den Stämmen selbst betrieben,
10. Bahnen in fremdem Gebiete.

Die folgende Statistik gibt ein Bild über die Ausdehnung, Leistung und Rentabilität der am 31. Dezember 1904 bzw. 1905 im Betrieb befindlichen Bahnen:



Bahn- Spurweite	Jahr.	Länge am 31. Dez.	Gef. Kap. Auslage einschl. Dampf- boote und andere betr. Posten	Beförberte Passagiere	Gef. Gewicht der bef. Güter	Brutto- einnahmen einschl. Dampf- boote	sämtl. Iid. Ausgaben für Betrieb und Unter- haltung	Reingewinn einschl. Dampfboot- betrieb	Ber- ein- zung (Rein- gewinn auf Gef. Kap. Ausl.) der eröffneten Linien
		miles = 1609,315 m	£	Anzahl	tons	£	£	£	v. \$.
5' 6"	1904	14 950,66	164 095 267	138 198 100	37 313 000	19 548 533	8 916 867	10 631 666	6,48
	1905	15 258,67	167 313 600	153 335 900	39 854 000	19 991 867	9 322 467	10 669 400	6,38
3' 3 ³ / ₈ "	1904	11 537,81	64 304 267	84 673 900	14 254 000	6 616 000	3 441 933	3 174 067	4,94
	1905	11 951,36	65 584 067	92 960 100	15 514 000	7 106 333	3 708 533	3 397 800	5,18
2' 6" u. 2'	1904	1 068,57	3 479 866	4 224 900	484 000	268 600	157 867	110 733	3,17
	1905	1 094,13	3 717 733	4 436 700	494 000	286 533	165 067	121 466	3,27
insgesamt . .	1904	27 557,04	231 879 400	227 096 900	52 051 000	26 433 133	12 516 667	13 916 466	6,00
	1905	28 304,16	236 615 400	250 732 700	55 862 000	27 384 733	13 196 067	14 188 666	6,00
Zunahme . .	—	747,12	4 736 000	23 635 800	3 811 000	951 600	679 400	272 200	
in v. \$. .	—	2,71	2,05	1,04	7,3	3,6	5,43	1,96	

Der Güterverkehr hat sich somit beträchtlich gesteigert, 7,3 v. \$.

Auf eine englische Meile entfällt 1905 ein Reingewinn von: $\frac{14\ 188\ 666}{28\ 304,16} = 500\ £$, abzüglich der Einnahmen aus dem Dampfbootbetrieb — 500 £ auf eine englische Meile ist etwa gleich 6350 Mk. auf 1 km. Im Laufe des Jahres 1905 wurden eröffnet:

309,39 miles von 5' 6" Spurweite,
323,98 " " 3' 3³/₈" Spurweite,
119,72 " " 2' 6" Spurweite;
die Baugenehmigung wurde außerdem erteilt für:
872,93 miles von 5' 6" Spurweite,
139,71 " " 3' 3³/₈" Spurweite,
116,89 " " 2' 6" Spurweite;
am 31. Dezember 1905 waren insgesamt in Bau bzw. genehmigt:
1214,78 miles von 5' 6" Spurweite,
1134,64 " " 3' 3³/₈" Spurweite,
819,49 " " 2' 6" u. 2' Spurweite,
insgesamt 3198,81 miles = 5140 km, d. i. 11,3 v. \$. der Betriebslänge des Jahres 1905.

Neben den Ausgaben für die Ausdehnung des Bahnnetzes wurden in fast allen Gebieten große Summen für die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Anlagen aufgewandt; es wurden z. B. mehrere Bahnhofsanlagen erweitert, Umladepiätze und Vorrichtungen geschaffen, zum Teil schwerere Schienen verlegt, Strecken zweigleisig ausgebaut, direkte Verbindungen, zum Teil unter Umänderung der Spurweiten, zwischen verschiedenen Bahnen geschaffen usw. Ferner wurde durch Einführung von Durchgangs-Fahrtswegeln der Verkehr auf großen Teilen des Eisenbahnnetzes sehr erleichtert.

Bewässerung.

Finanziell unterscheidet man größere und kleinere Anlagen. Erstere sind mit Hilfe von Anleihen gebaut oder zur Verbütung von Hungersnot aus Staatsmitteln, die kleineren Anlagen werden aus den Staatseinnahmen allein bestritten. Die folgende Tabelle gibt eine ungefähre Betriebsübersicht von einigen Anlagen:

	Anlagekapital (direkt und indirekt) am Ende des Jahres	Brutto- einnahmen	sämtliche Iid. Ausgaben für den Betrieb und die Unterhaltung	Reingewinn	Ber- ein- zung	bewässerte Fläche	Rein- gewinn auf 1 acre der bew. Fläche
	£	£	£	£	£	acres	£
1902 bis 1903	29 648 303	3 002 196	972 360	2 029 766	6,85	14 088 188	0,1445
1903 " 1904	30 414 966	3 130 620	1 022 958	2 107 662	6,93	15 194 969	0,139
1904 " 1905	nicht erhalten.						

Nach ihrer Wirkungsart werden die Bewässerungsanlagen eingeteilt in:

1. Kanäle, perennial — das ganze Jahr hindurch — inundation — nur bei Überschwemmung Wasser erhaltend,
2. Wasserbeden zum An sammeln des Regenwassers,
3. Quellen und
4. gemischte Systeme.

Die Kanäle entnehmen das Wasser den großen Strömen. Die perennial-Kanäle sind mit großen Stauanlagen versehen und so ständig mit Wasser angefüllt und von dem örtlichen Regenfall unabhängig; die Flutkanäle — inundation canals — sind einfacher und billiger, sie erhalten Wasser beim Steigen der Ströme. Die Abhängigkeit der nutzbaren Wassermenge von dem jeweiligen Steigen des Wasserspiegels des Mutterstromes beschränkt das letztere System nur auf kleinere Flächen.

Das An sammeln des Regenwassers findet besonders in der Provinz Bombay statt, in welcher ausgedehnte Stauanlagen hergestellt worden sind.

In dem regenarmen Welutschistan hat man tiefe Schächte in die Hügel getrieben und so natürliche Quellen erschlossen.

Der finanzielle Erfolg der Bewässerungsanlagen ist in den einzelnen Provinzen sehr verschieden, je nach den klimatischen, kulturellen usw. Verhältnissen des Landes. Für einen wirtschaftlichen Schlußverkef sind die künstlichen Wassertrögen, trotz ihrer gewaltigen Ausdehnung, zum großen Teil nicht geeignet, weil die Linienführung und der Wasserstand ausschließlich mit Rücksicht auf eine vorteilhafte Bewässerung des Landes bestimmt sind.

Die Verzinsung der für die Bewässerung angelegten Kapitalien war größtenteils sehr günstig; es ergab sich teilweise eine Nettoelnahme von 20 und mehr v. H. des Anlagelapitals. Im Durchschnitt darf auf eine Verzinsung von 7 bis 10 v. H. gerechnet werden.

Infolge der günstigen Erfahrungen sind die Bewässerungsanlagen in den einzelnen Provinzen bedeutend erweitert und vervollkommenet worden.

Summirarkt auf Ceylon.

Der Gummimarkt in Ceylon hat sein einseitiges Gepräge beibehalten, der größte Teil, etwa 70 v. H. geht in Kon signation nach London, während fast aller an Ort und Stelle feilgebotene Gummi für amerikanische Rechnung aufgenommen wird. Nach Deutschland ging während der letzten drei Monate nur ein kleiner Bruchteil von etwa 1600 lbs.

Die Preise haben in der letzten Zeit etwas nachgegeben, man bezahlt heute für allerfeinste Quallität etwa 4 Rupien, während etwas geringere Sorten bereits für 3,75 Rupien zu haben sind.

In Rußland begegnet die Einfuhr Schwierigkeiten, weil man die feinen, hell aussehenden Ceylon

„Biskuits“ nicht als Rohprodukt passieren lassen will. Der Unterschied im Zoll ist sehr erheblich (7 Rubel pro Pud), so daß man sich möglicherweise veranlaßt sehen wird, unfehlbar aussehenden Scrap Rubber extra für diesen Markt herzustellen. (Bericht des Kaiserl. Generalkonsulats in Kattuta vom 11. August d. Jg.)

Britisch-Neu-Guinea, Klima und Bevölkerung.

Über Klima und Bevölkerung Britisch-Neu-Guinees bringt Le Mouvement Géographique einen ausführlichen Bericht, der auch für uns Deutsche von Interesse sein dürfte, da Deutsch- und Britisch-Neu-Guinea klimatisch und ethnographisch sehr ähnliche Verhältnisse aufweisen.

Neu-Guinea, das dicht am Äquator liegt, hat ein sehr heißes Klima. Die Temperatur ist fast während des ganzen Jahres die gleiche. Das Klima ist für Europäer an vielen Plätzen enternend; es ist für diese z. B. im Sommer sehr schwer, eine dauernde Arbeit zu leisten. Die Orte, an denen regelmäßige meteorologische Beobachtungen gemacht worden sind, sind noch selten, und die Aufzeichnungen, welche man besitzt, sind noch zu ungenügend, um sich eine allgemeine Meinung über das Klima bilden zu können. Die nachfolgende Tabelle gibt annähernd den Durchschnitt einiger Aufzeichnungen, die im Laufe mehrerer Jahre in Port-Moresby, in Daru und in Sogeri gemacht worden sind. Port-Moresby liegt an der Küste auf dem 9° 29' 10" südlicher Breite und auf dem 147° 8' 40" östlicher Länge. Daru liegt in 80 m Höhe ü. M. auf dem 9° 4' 19" südlicher Breite und 143° 13' 8" östlicher Länge; Sogeri befindet sich 533 m über dem Meerespiegel, auf dem 9° 23' südlicher Breite und 147° 30' östlicher Länge.

	Port-Moresby.	Daru.	Sogeri.
Höchste Temperatur	30° C	31° C	32° C
Niedrigste Temperatur	23° C	22° C	17° C
Mittlere Temperatur	26° C	26° C	24° C
Jährlicher Regen	1 m 00	2 m 38	2 m 35
Zahl der Tage im Jahre, wo Regen fällt	120	175	150
Atmosphärische Feuchtigkeit	72 p.c.	76 p.c.	82 p.c.

Auf Samarai, einer Insel, welche der östlichen Küste Neu-Guinees vorgelagert ist, beträgt das Mittel der jährlich niedergehenden Regen 3 bis 3,25 m. Das Mittel der jährlichen Niederschläge in dem gebirgigen Innern der Insel wird auf 3,80 m geschätzt.

Im allgemeinen ist das Klima Neu-Guinees erträglich. Es steht fest, daß das gelbe Fieber, die Malaria tritt recht häufig auf und der regelmäßige Gebrauch des Chinins in starken Dosen ist für die weite Bevölkerung ein notwendiges Übel. Natürlich



variiert der Grad der Befruchtbarkeit des Klimas mit der Jahreszeit und mit den Wohnplätzen. Samarai, die Insel Nule, Migo, Kokoda, die Insel Woodlark sind verhältnismäßig gesund, ebenso viele höher gelegene Orte in den Bergen.

Es ist vorgekommen, daß Welche während langer Jahre das Klima ohne jeden Nachteil ertragen haben. Der südliche Teil der Kolonie soll am ungesundesten sein. Die Regenzeit mit nordöstlichen Monsunen, die das Fieber sehr begünstigt, ist die gefährlichste Jahreszeit für die Weißen. Sie beginnt im Dezember und dauert bis Ende April, wo die südöstlichen Passatwinde einsetzen. Man darf aber mit Fug annehmen, daß mit den Fortschritten der Kolonisation sich auch die sanitären Verhältnisse bessern werden. Orkane sind unbekannt. Die eingeborene Bevölkerung leidet viel an häßlichen Hautkrankheiten, die aber nicht ernsther Natur und leicht zu heilen sind.

Bevölkerung.

Die Zahl der eingeborenen Bevölkerung von Neu-Guinea wird sehr verschieden angegeben. Die Schätzungen variieren zwischen 2 1/2 und 5 Millionen Einwohnern. Für den britischen Teil der Insel haben Reisende die Durchschnittszahl auf 300 000 Einwohner angegeben, andere auf 1 Million; nach M. Atlee Hunt ist es unmöglich, anzugeben, welche von beiden Schätzungen mehr der Wahrheit entspricht. Unter Bevölkerung sind hier außer den Eingeborenen einige Europäer und eine kleine Anzahl Asiaten und Ozeanier zu verstehen.

Die Eingeborenen weisen unter sich bedeutende Verschiedenheiten sowohl in geistiger als auch in körperlicher Beziehung auf. Der Unterschied zwischen einem Eingeborenen aus dem Osten, einem aus Port-Moresby und einem aus dem Westen des Landes ist wohl ebenso groß, wie zwischen einem Neger aus Westafrika und einem Maljachan.

Der Grundstod der Bevölkerung soll nach einigen Forschern teils malaisisch, teils papuanisch sein. Der Malale ist klein, von brauner Hautfarbe, mit schlichtem Haarmuchs und einem grobem meist bartlosen Gesicht, er ist schüchtern, frieblich, verbirgt seine inneren Bewegungen. Der Papua ist schlanker, und seine Farbe ist dunkler als die des Malalen; er hat wolliges Haar, einen volleren Bart, einen hochgehobenen Schädel. Er ist lüch, erregbar und aggressiv. Was alle Eingeborenen charakterisiert, ist ihre außerordentliche Aberglaube und ihre Unterwürfigkeit gegenüber dem Einfluß der Zauberer. Der Aberglaube ist auch die Veranlassung zu den meisten blutigen Kämpfen der Stämme und der von den einzelnen begangenen Verbrechen.

Es ist durchaus irrig, schreibt Atlee Hunt, die Eingeborenen Neu-Guineas als Wilde der schlimmsten Art zu betrachten. Es ist ja wahr, daß Menschenfresserei früher unter ihnen in hohem Maße herrschte und noch, wie man glaubt, unter den Stämmen existiert, die außerhalb des Regierungsbereichs

leben. Andererseits muß man aber auch die Ständigkeit ihrer Niederlassungen, den ausgezeichneten Bau ihrer Wohnungen, ihre Beschäftigkeit im Bau kleiner Fahrzeuge sowie in nautischen und landwirtschaftlichen Dingen, den Besitz eines gerechten gründlichen Geistes über das Grundeigentum sowie das Eigentum im allgemeinen, ihr tiefes Familiengefühl, die Pflege, die sie den Kranken und Greisen widmen, ihre Entschlossenheit von allen starken Getränken und vieles andere anerkennen.

Die Eingeborenen Neu-Guineas sind nicht wie die Savas und Borneos zu großen Stämmen vereinigt, die einem gemeinsamen Herrscher unterstehen. Sie sind vielmehr in Dörfern vereinigt, deren Bevölkerung selten 1000 Einwohner übersteigt und zu welchen nur ein halbes Duzend Menschen beträgt. Die Dörfer sind voneinander unabhängig, und selbst in einem einzigen gibt es oft mehr als ein Oberhaupt.

Schon vor dem Eindringen der weißen Zivilisation waren die Papuas auf der Kulturstufe eines ackerbautreibenden Volkes. Sie bedienten sich dabei der Steinwerkzeuge. Zu ihrer Ernährung bauten sie Zuckerrohr, süße Kartoffeln, Taro und Banane. Die Erde lockerten sie mit spitzen Stöcken auf. Dadurch, daß sie andauernd denselben Grund und Boden bebauten, erwarb bel ihnen das Gefühl des Besitzes dieses Bodens, welches die Aergerng auch stets achtete. In einigen Regionen bildet der Sago die Hauptnahrung. Die Papua ziehen Hunde und Schweine auf, deren Fleisch sie essen, wie auch das des „Walloby“ (eine Art Känguru), auf das sie Jagd machen. Sie rauchen Tabak und lauen Betel. Trotz des heißen Klimas haben sie stets nur reines Wasser als Getränk benutzt.

Das System des Tauschhandels ist bei ihnen alt. Seit unendlichen Zeiten bilden sich Gruppen in den Dörfern zum Zweck von Handelszpeeditionen, die verschiedene Spezialitäten haben. So kommen, wenn die Zeit dazu günstig ist, die Einwohner der benachbarten Inseln Kiwai und von Wabada, um Pirogen an den Ufern der Flüsse Ily und Wamu zu kaufen. Sie bezahlen mit gewissen Muscheln, Hundezähnen und anderen Schmuckgegenständen für Eingeborene, auch mit Haden, Messern, Beinkleidern, Hemden, Kalkfots und anderen von den Weißen eingeführten Waren. Eine solche Expedition dauert oft mehrere Wochen und ist von großen Festlichkeiten begleitet.

Der „Lakatoi“ ist eine Art schwimmenden Pontons, das ungefähr 20 bis 40 Menschen tragen kann, und durch zusammengefügte Pirogen gebildet wird. Es ist mit zwei großen Masten versehen, deren jeder ein Rotteneigel von bizarrer Form trägt. Der Stamm Motu, der schlechtestes Land in der Umgegend von Port-Moresby bewohnt, rüftet alle Jahre eine Flottille von „Lakatois“ aus; er beladet dieselbe mit aus Erde gebrannten Töpfen eigener Fabrikation, Töpfe, deren sich die Papuaner

zum Kochen des Sago und der Gemüse bedienen; dann begeben sie sich bei günlichem Südost-Passatwinde zur Mündung des Burati, wo die Sago-bäume wachsen. Der Preis des Sago ist allein von der Menge der Handarbeit abhängig, die für seine Verarbeitung nötig war und nicht etwa von seiner Qualität und Nährkraft.

Ist der Tausch beendet, begeben sich die Motuaner beim Eintritt eines Nordwest-Windes nach ihrer Heimat und führen ihren Dörfern einen Vorrat von mehreren hundert Tonnen Sago zu.

Wenn auch der Papuaner Weise von Intelligenz gibt, so ist er doch anderseits sehr konservativ und nimmt sehr langsam gewisse europäische Verfahren, die vervollkommener als die seinen sind, an.

Die Dialekte der Eingeborenen sind von großer Mannigfaltigkeit und außerordentlicher Abweichung. Die Muttersprache wird in einer großen Anzahl von Dörfern in der Region von Port-Moresby gesprochen, und die Regierung bemüht sich, ihre Kenntnis in den anderen Teilen der Kolonie zu verbreiten.

Die Einführung europäischer Zivilisation hat dem Papuaner keinen besonderen Vorteil gebracht. Das Aufhören der Kämpfe zwischen den Stämmen hat die Wirkung gehabt, daß er in eine unglückliche Indolenz verfallen ist, denn die Natur bewahrt ihn vor der Notwendigkeit, zu arbeiten, um zu leben. Die Untätigkeit der Eingeborenen, sagt Hunt, wird ein Degenerieren und endlich das Aussterben der Rasse hervorbringen; das einzige Mittel, die Papuas aus dieser Kalamität zu retten, ist, sie zur Arbeit zu zwingen, und das einzige Mittel, sie dazu zu nötigen, dürfte sein, ihnen Steuern aufzulegen.

Die Verfeinerung von starken Getränken, Opium, Feuerwaffen an die Eingeborenen ist bei strengen Strafen verboten.

Die weiße Bevölkerung der Kolonie besteht aus ungefähre 650 Personen, fast sämtlich Männern. Davon sind zwei Drittel Goldsucher. Das andere Drittel sind Missionare, Beamte, Kaufleute und Pflanzler und deren Angestellte.

Die London Missionary Society, eine protestantische Religions-Gesellschaft, fing mit ihren Beteuerungen längs der südlichen Küste im Jahre 1871 an. Im Jahre 1883 etablierten sich die katholischen französischen Patres vom Orden des Herzens Jesu auf der Insel Jule, welche dicht an der Küste, nördlich von Port-Moresby liegt. 1890 ließen sich anglikanische Missionare auf der Nordostküste nieder und im folgenden Jahre die Australische Methodistischen Mission im Archipel.

Expedition Lenfant.

Der französische Hauptmann Lenfant wird demnächst eine Expedition nach Zentralafrika antreten. Die Dauer ist auf 18 Monate berechnet, und die auf 170 000 Fr. veranschlagten Kosten werden vom Kolonialministerium und der Pariser Geographischen Gesellschaft bestritten. Die Aufgabe der Expedition

ist, einen neuen Handelsweg von den französischen Hafenplätzen an der Westküste nach dem Tschadsee zu finden. Auf der gebräuchlichen Straße von dem Tschadsee über den Kongo und Ubangi wird der Wagentransport ungemünst kostspielig. Von Bordeaux bis Forlany kostet die Tonne etwa 2000 Fr. Auf einem anderen Wege, der von Lenfant bei seiner ersten Expedition und später auch von der Expedition Faure-Audouin gefunden worden ist, ermöglicht sich der Preis für eine Tonne auf 500 Fr. Der neue ins Auge gefaßte Weg, auf welchem bereits Transportversuche gemacht worden sind, liegt ganz innerhalb der westafrikanischen französischen Besitzungen. Es werden dabei der Senegal und der Niger benutzt und das Gebiet von Cinda durchschnitten. Diesen Weg soll Lenfant auf seine Verwendbarkeit prüfen. Man hofft, es ermöglichen zu können, von dem Transport durch Träger ganz abzusehen.

Verschiedene Mitteilungen.

Expedition Koch.

Die Expedition zur Bekämpfung der Schlafkrankheit unter Leitung des Gehelmat's Professor Dr. Koch ist, nachdem sie mehrere Monate in Usambata zwecks Vorstudien tätig war, am 12. Juni von Tanga nach Rombassa abgereist und von dort mit der Ugandabahn nach dem Viktoriasee weitergefahren, woselbst die Hauptarbeiten begonnen haben.

Mittel gegen die Schlafkrankheit.

Aus Leopoldville wird von dem dortigen Arzt Dr. Gollebrete unter dem Monat August d. J. berichtet, daß er zur Zeit ein Medikament besitze, das sehr gute Resultate bei Behandlung der Schlafkrankheit erzielt. Bei den zuletzt behandelten beiden Fällen von Trypanosomie sei bei einer der Kranken als geheilt anzusehen und habe seine Beschäftigung wieder aufgenommen, werde auch allerdings noch weiter behandelt. Der andere befinde sich noch im Krankenhause, es sei aber eine bemerkenswerte Besserung festzustellen.

Stellenermittlung für ehemalige Schutztruppenangehörige.

Gesellschaften und Firmen, die bereit sind, frühere Schutztruppenangehörige in ihren Betrieben unterzubringen:

1. Grublisches Braunkohlen- und Brickettwerk in Brühl bei Köln a. Rh.

Geluche um Beschäftigung sind an die Direktion des Grubli-Werks, z. H. des Herrn Assessor C. Grubli, in Brühl bei Köln a. Rh. zu richten.

