



**Berichte aus Belgisch-Kongo.**

I.

**Der Lomami-Bezirk nach Reisen in den Jahren 1913 und 1914.\*)**

Von Dr. Kšmis,

bis Kriegsausbruch deutscher Konjul für den Belgischen Kongo und Französisch-Äquatorialafrika.

Der Bezirk Lomami ist nach Dr. Marquardsen\*\*) 119 088 qkm groß. Er bildet die Nordwestecke des Katangagebiets und ist reiner Inlandsbezirk. Seinen Anschluß an das Weltverkehrsnetz hat er lediglich in Pania-Mutombo. Bis hier fahren bei Hochwasser die größeren, bei Niedrigwasser noch die kleineren Dampfer des Kasai-Sankuru-Verkehrs. Das Gelände ist im Osten des Bezirks flachwellig. Die Wellen streichen im wesentlichen in nord-südlicher Richtung. Die flachen Sättel sind im Osten fast baumlose Steppen, mehr nach Westen lichte Baumsteppen, in der die hohen roten Termitenhäufen den Boden als Laterit erkennen lassen. Die Mulden sind im Osten von wenigen 100 m bis zu 2 km breiten Waldstreifen ausgefüllt. Nach der Mitte des Bezirks zu werden die Geländewellen kürzer (1 bis 2 km breit) und gewölbter, die dort stets von fließendem Wasser durchzogenen Täler tiefer und beschwerlicher im Ab- und Aufstieg. Im Süden ragen hin und wieder unvermittelt aus dem sonst einformigen Gelände Tafelberge mit auffallend einfachen Linien empor. Weiter nach Westen krümmen sich die Wellen zu Bergen und Tälern mit Höhenunterschieden von 50 bis 150 m; der Boden ist vielfach sandig und mit fast reiner Grassteppe bedeckt. Sie gleicht in der Trockenzeit vor dem Brande reifen Kornfeldern, in die nur die vertrockneten dunklen Waldporzellen und die stellenweise ausgedehnten Cycas-Palmengebüsche mit ihrem hellen Grün eine gewisse Abwechslung bringen. Westlich Kabinda wird

das Gelände stark coupiert, um erst kurz vor Pania-Mutombo in langen Wellen wieder zu verflachen.

Für die weiße Bevölkerung sind vollständige Ziffern nicht bekannt. An Beamten waren 1913 im Bezirk ungefähr 30 tätig, außerdem gab es zwei Ärzte. In Kabinda wohnten im Juni 1913 35 Europäer, ausschließlich Männer. Die Eingeborenstadt sollte etwa 8000 Bewohner zählen. Im Orte Pania-Mutombo wohnten nur 300 Farbige, im gesamten Territoire Pania-Mutombo waren 1913 bereits 3000 Steuerzahler festgesetzt. Das Dorf Kijengwa bei der gleichnamigen Station zählte etwa 40 Hütten. Nach Kabinda dürfte der bedeutendste Ort des Bezirks Mutombe-Katschi sein. Die große das Dorf durchquerende Hauptstraße war etwa 2 1/2 km lang. Die Gesamtzahl seiner Hütten ist mit 2000 Hütten kaum zu niedrig geschätzt.

Die farbige Bevölkerung des Bezirks wurde vom Bezirksamtman auf 300 000 Seelen geschätzt. Diese Angaben decken sich mit den Mitteilungen des Postchefs in Kijengwa, der für seinen Bezirk etwa 4000 Steuerzahler annahm, d. h. einen Steuerzahler pro Quadratkilometer, und auf einen Steuerzahler etwa 2,5 bis 3 Personen rechnete, so daß man auch nach dieser Rechnung auf 2,5 bis 3 Seelen pro Quadratkilometer kommen würde. Nach seinen Angaben ging die Bevölkerung zurück. Die Zahl der Kinder war, im Osten wenigstens, nur gering. Die Häuptlinge beklagten sich dort, daß die Leute verschwänden. Boden-Epidemien, Syphilis und Fieber dürften die Ursache sein. Dagegen schien der Westen gut bevölkert zu sein.

Die Eingeborenen gehören östlich des Lomami-flusses zu dem Stamm der Baluba, westlich des Flusses im Nordosten des Bezirks sind es Basonge, im Norden und Nordwesten Batelela, um Kabinda herum Bekalebwe. Im Süden des Bezirks wohnen wieder Baluba. Es gibt im ganzen Bezirk noch Leute, die Kijuheli verstehen, im Westen überwiegt jedoch schon das Kituba als Verkehrssprache, daneben wird noch

\*) Die nachfolgenden Angaben über den Lomami-Bezirk sind verhältnismäßig unvollständig. Infolge des Kriegsausbruchs konnte die Vereisung des Landes des Bezirks nicht durchgeführt werden. Monsur Dr. Kšmis erfuhr am 17. August 1914 in Manda-Manda den Kriegsausbruch und wurde von den belgischen Behörden gezwungen, nach Lusambo und Katadi zurückzukehren. Die Angaben der in Brüssel vorgefundenen Wirtschaftsberichte für den Bezirk sind sehr dürftig, so daß aus ihnen keine nennenswerte Ergänzung der eigenen Ermittlungen vorgenommen werden konnte.

\*\*) Vgl. Hugo Marquardsen, Belgisch-Kongo, Berlin 1916, S. 5.



das Nijonge über die eigenen Stammesgrenzen hinaus gesprochen. Die Eingeborenen sind in erster Linie Ackerbauer, bei allen Dörfern finden sich (teilweise außerordentlich große) Kaffadafelder und sonstige ausgedehnte Kulturen; daneben betreiben sie allgemein die kleine Hausindustrie für den eigenen Bedarf. Geld erwerben sie durch Kaufschufgenüminung, Trägerdienste und den Verkauf von Lebensmitteln an Europäer und deren Personal.

Die Einrichtung der Häuptlingschaften war 1913 erst zum Teil durchgeführt. Große Rege-reiche gibt es nicht. Jedoch hatte noch damals der Oberhäuptling von Kabinda, Lupongo, un-verhältnismäßig großen Einfluß. Früher selbst ein Sklave aus der Gegend von Tschosa ist er selbst der Typ eines alten geriebenen Sklaven-händlers. Er hatte den Belgiern bei den Kämpfen mit den Arabern und im Batelele-lustland wertvolle Dienste geleistet und war von ihnen dafür stark verwöhnt worden. Noch 1913 erhob er allerlei Tribute aus der ganzen Gegend. Allerdings wurde er dafür auch von den Belgiern zu ungewöhnlichen Abgaben herangezogen. Er hatte im Jahre 1913 noch an jeden in Kabinda ansässigen Europäer und es waren damals, wie gesagt, mehr wie dreißig — täglich 4 Hühner und 10 Eier zu liefern, während er selbst dafür nur 2 Fr. erhielt. Der Preis eines Huhnes auf dem Eingeborenemarkt belief sich dagegen auf 1 Fr., der eines Eies auf 0,10 Fr., so daß der wahre Wert seiner Lieferung 5 Fr. betrug. Lupongo selbst wälzte allerdings diese Steuer auf die Bevölkerung ab, indem er sich die er-forderlichen Hühner aus der ganzen Umgegend liefern ließ, ohne selbst dafür zu bezahlen. Be-zeichnend für den Reichtum der Gegend an Geflügel ist es jedenfalls, daß auf dieser einen Station von den Europäern allein pro Jahr etwa 40 000 Hühner vertilgt werden konnten, ohne daß eine merkbare Erschöpfung der Bestände eintrat. Die zweite große Einnahmequelle Lu-pongos war seine Beteiligung an den Träger-löhnen der innerhalb seines Bereiches angeworbenen Leute. Er erhielt 5 v. H. sämtlicher Löhne und sollte sich insgesamt auf mehrere 10 000 Fr. heben, man sprach sogar von einer Einnahme von etwa 100 000 Fr. im Jahr. Doch dürfte diese Zahl wohl sicher übertrieben sein. Im Vergleich zu ihm war die Mehrzahl der übrigen Häuptlinge des Bezirkes recht unbedeutend, nur die Häuptlinge Mutombo-Mufulu, Kimoto, Buana-Moessi hatten noch etwas größeren Einfluß.

Die Eingeborenenbevölkerung machte im all-gemeinen, vor allem westlich des Lomami einen ausgezeichneten Eindruck. Unter den Männern

sah man viele kräftige, gut gebaute Figuren von 6 Fuß Größe und mehr. Die Frauen waren meist zierlich. Unter ihnen gab es häufig recht hübsche Erscheinungen mit niedlichen, fast euro-päischen Gesichtszügen. Der Bedarf an Kleidungs-stücken war schon verhältnismäßig groß. Die Dörfer machten in der Gegend von Kabinda einen außerordentlich sauberen Eindruck, die Hütten waren in Gehöftlage gebaut. Die Dorf-schaften hatten die Wege und Brücken zu unter-halten. In der Gegend von Kabinda wurden sie noch nicht dafür bezahlt, obgleich an sich eine Bezahlung geziemlich angeordnet ist (vgl. Dekret vom 2. Mai 1910). Die Vermittlung zwischen den Häuptlingen und den Verwaltungsbeamten wurde fast überall durch sogenannte Messagers bejorgt, die vom Gouvernement bezahlt wurden, meistens mit 7,50 Fr. pro Monat. Die größeren Häuptlinge unterhielten in den Dörfern außerhalb ihres eigenen Wohnortes vielfach besondere Ver-treter, die sogenannten Niempara, die dann ihrerseits wieder vom Gouvernement bei der Steuereinzahlung herangezogen wurden und dafür auch Geld erhielten. Der Gesundheitszustand der Eingeborenen-Bevölkerung war in der südwest-lichen Hälfte verhältnismäßig gut. Schlafkrankheit war relativ selten. Nur in der Gegend von Tschosa trat sie häufiger auf. Besondere Vor-sicht ist bei dem Baden im Sankuru geboten, da das Wasser zu bestimmten Jahreszeiten den als -maladie de Sankuru- bekannten, sehr lästigen Hautauschlag hervorruft.

Der Bezirk Lomami ist in 5 Territorien geteilt, nämlich Lomami-Mutombo, Landa-Landa, Tschosa, Kabinda und Kasongo-Niembu. Die Verwaltungssituationen befinden sich an den gleichnamigen Orten. Das Bezirksamt Kabinda liegt auf einem Hügel, die Eingeborenen-stadt mit ihren verschiedenen Vierteln auf anderen Hügeln rund herum. Das Gelände ist ein un-regelmäßiges Gemenge von Berg und Tal, ähn-lich dem bei Lomami, nur daß hier die Gegend wesentlich fruchtbarer und vor allem bevölkerter ist. Die Gebäude des Bezirksamtes lagen um einen parkartig gehaltenen Platz mit Rasenflächen und alten Schattenbäumen. Sie waren aus Lehmwänden mit Grasdach aufgeführt. Ihre Einrichtung war im allgemeinen recht dürftig. Die Station in Kasongo war sehr weitläufig aus Mitteln des Landes erbaut und recht gut gehalten. Da aber kein Beamter mehr dort ständig stationiert war, so dürfte auch sie wohl inzwischen mit so vielen anderen Stationen das Schicksal des Verfalls erlitten haben. In Landa-Landa war die Mehrzahl der Häuser der eben-falls sehr weitläufig gebauten Station in Ziegel-steinen aufgeführt.

Der Arbeitslohn für eingeborene Arbeiter belief sich einschließlich Verpflegung auf 12 bis 15 Fr. monatlich. Die 300 Soldaten des Bezirks hatten eine Anfangslohnung von 6,50 Fr. pro Monat, zu der eine ebenfalls in Geld gezahlte Nahrung von 7,50 Fr. trat. Die 17 Postboten des Bezirks erhielten 15 bis 20 Fr. monatlich. Die Löhne sind also im Vergleich zu denen des benachbarten Kalai-Bezirks bereits verhältnismäßig hoch. Der Lebensunterhalt eines Europäers stellte sich auf etwa 6000 Fr.

An Missionsniederlassungen gab es 1913 in dem Bezirk nur die Niederlassung der Missionare von Scheut in Tzielen St. Jacques südlich Kanda-Kanda. Die für Kabinda geplante Handwerkerhochschule, deren Leitung ebenfalls Missionare übernehmen sollten, war noch in der Entscheidung begriffen, jedoch hatten die Missionsbrüder schon mit dem Brennen von Ziegeln begonnen. Die Société belge de Missions protestantes au Congo ging 1914 daran, sich in Mueye bei Tschosa niederzulassen.

Der Islam hatte für den Bezirk gar keine Bedeutung. Auch die arabischen Händler kamen kaum in den Bezirk.

Hauptausfuhrprodukt des Bezirks war der Kautschuk. Er kam hauptsächlich aus der Gegend von Kasongo-Niembu und Mutombo-Mululu. Als sonstiges Ausfuhrprodukt kam nur noch Eisenblech in Frage. Am reichsten an Elefanten waren die Hauptlingschaften Mutombo, Rimoto und Buana-Moissi, und es hieß, daß ein weißer Elefantenjäger in ihnen gute Erwerbss Aussichten haben würde. Die bisher ausgeführten Mengen waren jedoch relativ gering, da die Eingeborenen wenig jagen. Sie haben Furcht, mit ihren unzulänglichen Gewehren die Elefanten zu verwunden. Die Gewehre, meist Zündhütchengewehre, waren in der Regel von der portugiesischen Grenze her eingeschmuggelt. Jeder bessere Eingeborene hatte ein solches Gewehr. Der Bezirksamtmann schätzte 1913 die Zahl der innerhalb des Bezirks in den Händen der Eingeborenen befindlichen Zündhütchengewehre auf 15 000. Vielfach hatten die Hauptlinge eine größere Anzahl von Gewehren, die sie dann vermieteten. Dank dieser Verbreitung der Gewehre wurden giftige Pfeile von den Eingeborenen nur verhältnismäßig selten verwendet. Als Ersatz für die teuren und schwer erhältlichen Zündhütchen verwendeten die Eingeborenen die Köpfe von Streichhölzern. Sie spitzten sie zu, steckten sie in das Zündloch und erreichten auch so die Entzündung des Pulvers. Infolgedessen hatte sich die Unterdrückung der Einfuhr von Zündhütchen als gänzlich unwirksam erwiesen. Im Gegenteil: früher gab der Eingeborene für zwei Zündhütchen

ein Huhn. Er mußte also die Zündhütchen außerordentlich hoch bezahlen und gebrauchte sie dementsprechend wenig. Eine Schachtel Streichhölzer wurde mit 0,15 bis 0,20 Fr. im Bezirk bezahlt. Der Streichhölzkopf als Zündungsmittel kam den Einwohnern also wesentlich billiger.

In der Gegend von Tschosa gibt es viel Kopal am Lomami entlang. Ausgeführt wurde er noch nicht. Die Opalme ist verhältnismäßig selten. Sie befindet sich eigentlich nur in der Nähe der Dörfer in von den Eingeborenen angelegten Pflanzungen. Versuche mit Baumwolle und Erdnüssen, die bei dem guten Boden und der dichten Bevölkerung im Westen und Süden wohl Aussicht auf Erfolg hätten, waren 1913 noch nicht gemacht. Wilde Baumwolle findet sich vielfach, namentlich in den westlichen Teilen. Die Landfrage hatte im Bezirk noch keine Bedeutung, da freies Land noch im Überflusse vorhanden war. Den Eingeborenen wurde, falls es zu einer Abgrenzung kam, das dreifache des von ihnen in Besitz genommenen Landes einschließlich der alten Felder zugewiesen. Die frühere Viehfarm des Staats bei Kanda-Kanda war von einem belgischen Privatmann übernommen worden. Sie zählte 1913 etwa 170 Haupt Rindvieh.

Minergesellschaften gab es im Bezirk noch nicht. Die Bakat (Société anonyme de recherches minières du Bas-Katanga) hatte einmal im Bezirk geschürft und einen Schürfreis bei Kasongo belegt. Eisen findet sich sehr häufig. Salz kommt nur selten vor. Die Eingeborenen-Salzgewinnung war ohne Bedeutung, das Salz wurde daher verhältnismäßig hoch (in Kabinda mit 1,50, in Pania-Mutombo mit 1 Fr. das Kilo) bezahlt.

An allen größeren Orten fanden regelmäßig Märkte statt, so in Kabinda an jedem Sonntag, in Katombe an jedem fünften Tage, im Westen des Bezirkes in fast allen größeren Dörfern an jedem Tage. Es handelte sich dabei fast durchweg nur um Lebensmittelmärkte der Eingeborenen. Bezahlt wurde vielfach in Geld, es wurde aber auch noch häufig reiner Tauschhandel getrieben. Das bedeutendste europäische Handelsunternehmen des Bezirkes war 1913 die Intercontinental Anglo-Belgian Trading Company. Sie unterhielt Niederlassungen in Pania-Mutombo, Kabinda, Kasongo, Kasongo-Niembu, Mutombo-Mululu, Songa-Nienga und Mutombo. Zwei andere belgische Firmen hatten Niederlassungen in Kabinda, Mutombo und Dibue. Faktoreien von Portugiesen, die auch hier noch die eigentlichen Vertreter des Kleinhandels mit den Eingeborenen waren, befanden sich in Pania, Tschosa, Kabinda, Kanda-

Kanda und Goliemba. Die Compagnie du Kasai hatte noch ans der Zeit, da der westliche Streifen des Bezirks nicht zur Katanga-Provinz gehörte, Niederlassungen in Kanda-Kanda, Ruene-Tunto und Pania-Mutombo. Drei weiße Kautschukaufkäufer hatten ihr Stammquartier in den kautschukreichen Hauptlingschaften des Südozests aufge schlagen. Sie dürften aber bereits mit Eintritt der Kautschukfrühe im Juli 1913 den Bezirk verlassen haben. Haupthandelsartikel im Eingeborenenverkehr waren Stoffe, insbesondere Americani, Indigo-Drill und Wunddrucke, Perlen, Seife in einzelnen Stücken, Nägeln mit Meißingköpfen, kleine Glocken, Ringe, Gürtel, Tassen in Emaille, Löffel, Spiegel, Messer, Streichhölzer.

Die Hauptverkehrsstraßen im Bezirk waren:

1. die Straße Pania-Mutombo — Kabinda — Kijengwa — Anforo bzw. Kongolo,
2. Kabinda — Kabongo — Kikondja,
3. Kabinda — Lubesu,
4. Pania-Mutombo — Tschosa,
5. Kabinda — Kanda-Kanda — Kapanga bzw. Mutombo-Mufulu.

Fast an allen Übernachtungsorten befanden sich Kaitzhäuser für europäische Reisende, die 1913 allerdings mehrfach unzulänglich und zum Teil auch verwahrloßt waren. An den im Zuge der großen Verkehrswege liegenden Flußübergängen waren Einbäume und Fährlente stationiert, so daß das Überqueren sich verhältnismäßig einfach gestaltete. Wesentlich hinderlicher für den Verkehr waren die zahlreichen Sümpfe in den Senken und Mulden, in denen nur ausnahmsweise primitive Knäppelbrücken den Übergang zu erleichtern suchten. Der früher ausgebaute Weg von Pania-Mutombo nach Buli ist als Fahrweg eingegangen und war schon 1913 größtenteils verwachsen. Die Ochsen, für den seinerzeit auf diesem Wege eingerichteten Ochsenwagenverkehr, waren an die damals noch bestehende landwirtschaftliche Station in Lufambo und die Viehhorn in Kanda-Kanda abgegeben worden; die Wagen waren auf die Verwaltungsstationen verteilt.

Die gesamte Einfuhr erfolgte für die Westhälfte des Bezirks über Pania-Mutombo, für die Osthälfte über Kongolo. Der Kautschukexport erfolgte über Pania-Mutombo, von Kabinda nach Pania rechnete man 150 km. Der offizielle Trägertarif betrug pro Kilometer 0,02 Fr. für das Tragen und 0,01 Fr. für die Verpackung. Die Kosten für eine Doppellast von Kongolo nach Kabinda stellten sich auf etwa 14 Fr., hin und zurück auf 21 Fr. Die Eingeborenen zogen die an Stangen auf der Schulter

zu tragende Doppellast der auf dem Kopf zu tragenden Einzellast vor. Von Pania-Mutombo nach Kabinda gingen monatlich etwa 1200 Lasten, hauptsächlich für Rechnung der erwähnten Intertrropical Anglo-Belgian Trading Company. Für den Staat kamen etwa 1000 Lasten pro Jahr in Betracht. Die Anwerbung von Trägern und Arbeitern war für den Bereich des Bezirks verhältnismäßig einfach. Sie wurden von den Hauptlingen, insbesondere Luvongo, in der gewünschten Menge gestellt. Auch für den Marsch nach Kongolo und Anforo war es leicht, Träger zu finden. Nach Elisabethville gingen dagegen die Leute sehr ungern. Es war unter ihnen die Furcht verbreitet, daß sie dort nicht genügend zu essen bekommen und daß sie schon auf dem Hinmarsch sterben würden. Der weitere Abtransport der Waren erfolgte, wie bereits erwähnt, in erster Linie über Pania-Mutombo. Die 35 Tonnen-Dampfer der Regierung — abgesehen von einem portugiesischen Dampfer, die einzigen Dampfer, die regelmäßig nach Pania kommen — können bis hierher, wenn auch zeitweise mit Schwierigkeiten, das ganze Jahr hindurch gelangen. Größere Dampfer, so z. B. die „Luxemburg“ des Kasai-Dienstes, fahren nur in der Zeit des Hochwassers bis Pania. Die Regenzeit dauert im Bezirk von Oktober bis Mai. Die schlechtesten Schiffsahrtsverhältnisse sind dementsprechend Juli bis September. Von großer Bedeutung für den Bezirk würde natürlich die Verwirklichung der Eisenbahnprojekte, die ihn berühren sollen, sein. Die Trasse der Bahn Was-Kongo — Katanga durchschneidet den südwestlichen Teil des Bezirks und würde insbesondere die außerordentlich dicht bevölkerten Gebiete um Tshilen St. Jacques erschließen. Bei der Unterlegenheit der Was-Kongo — Katanga-Bahn gegenüber der Benguella-Bahn ist es allerdings fraglich, ob dieses Projekt jemals zur Verwirklichung kommt. Größere Wahrscheinlichkeit der Ausführung hat eine Trasse, die als Zweigbahn von Dilolo entweder in den westlichsten Teil des Bezirks oder aber auf dem Westufer des Nufjimaic nach Lufambo, dem Endpunkte der Kasai-Schiffahrt mit größeren Schiffen, führen soll. Die Ausführung dieses Projektes würde wahrscheinlich auch den Bau der von der Ihy's-Gruppe projektierten Linie Pania-Mutombo — Anforo, bzw. Kabalo verhindern. Diese Linie war im wesentlichen als eine Fortsetzung der Strecke Pweto-Anforo bzw. Albertville-Kabalo gedacht und dazu bestimmt, den Abfluß der Waren über die deutsch-ostafrikanische Tanganjika-Bahn zu verhindern und ihn zur Kongo-Bahn und den belgischen Kongohäfen Matadi hinzuleiten. Dieser Bahn hätten, da sie die oben

geschlifferten nordjüdisch verlaufenden Bodenwellen senkrecht zu überqueren hätte, wahrscheinlich große bauliche Schwierigkeiten die Anlagestosten erheblich verteuert. Der Kafai—Sanfuru-Beg ist zudem zur Zeit für Massentransporte nicht geeignet und dürfte auch nur mit unverhältnismäßig großen Kosten dazu herzurichten sein. Dazu kommt, daß aus dem von dieser Trasse durchzogenen Teile des Bezirks kaum auf nennenswerte Gütermengen

zu rechnen sein würde. Die großen Bevölkerungszentren liegen um Kabinda herum und im Süden bzw. Südwesten des Bezirks. Die Bahn wäre daher im wesentlichen auf Durchgangsgut angewiesen. —

Das einzige Postbureau befand sich in Kabinda. Stationen für Telegraphie gab es im Bezirk noch nicht.

## II.

### Das Uele-Gebiet.

Auszug aus den Berichten des belgischen Konsuls Ernst in Entebbe (Uganda) über seine Reise durch das Uele-Gebiet im Jahre 1913.

Konsul Ernst war im Jahre 1912 als Directeur pour le Commerce et l'industrie bei dem Generalgouvernement in Boma tätig. Er galt als einer der tüchtigsten Beamten der Abteilung für Handel und Gewerbe der belgischen Kongo-Verwaltung. Ende 1912 wurde er zum Konsul in Entebbe ernannt und erhielt den Auftrag, sich nach dort, den Kongo aufwärts und dann durch Nieder- und Ober-Kese zu begeben. Auf seiner Reise sollte er sein besonderes Augenmerk auf die Art und Weise richten, wie die handelsrechtlichen Vorschriften und die Vorschriften über den Arbeits- und Dienstvertrag in der Praxis gehandhabt würden.

Ernst kam am 15. Januar 1913 in Banana an, fuhr mit kurzem Aufenthalt in Boma und Natabi zum Stanleypool und von dort den Kongo aufwärts nach Bumba. Am 11. März verließ er Bumba mit der Itimbiri-Delivrance, war am 16. März in Zbembo, am 1. April in Buta, am 15. April in Vambili, am 30. April in Niangara, am 14. Mai in Dunga, am 24. Mai in Farabje und am 28. Mai in Uba. Nach einem kurzen Ausflug zu dem benachbarten englischen Yei kehrte er über Uba nach Farabje zurück und marschierte über Gombari nach Kilo und von dort weiter an seinen Amtssitz Entebbe, wo er am 27. August eintraf. Seine Beobachtungen im Uele-Gebiet fallen also in die Zeit von Mitte März bis Ende Mai, das heißt in die sogenannte Übergangszeit von regenarmer zu regenreicher Zeit in jenen Gegenden.

Seine vielfach sehr scharfen Kritiken an den Verwaltungszuständen des Uele-Gebiets namentlich im Transport- und Verkehrsweien interessieren hier weniger, sie dürften auch inzwischen durch die Ereignisse überholt sein. Dagegen haben seine allgemeinen wirtschaftlichen Angaben über diese von deutschen Reisenden wenig besuchten Gegenden auch heute noch allgemeineren Wert.

Ernst berichtet über die einzelnen von ihm zwischen Bumba und Yei besuchten Orte folgendermaßen:

#### Yambinga.

Yambinga an der Mündung des Itimbiri in den Kongo ist ein unbedeutender Ort, an dem nur die S. A. B. eine Transport-Faktorei unterhält. Die „Delivrance“ fährt direkt weiter bis

#### Moenge,

dem Hauptmischlagsplatz während der Zeit des Niedrigwassers. Die kleinen Dampfer können bis Moenge zu jeder Jahreszeit fahren. Mitte März 1913 waren die Magazine des Gouvernements überfüllt, Faktoreien bestanden an dem Ort nicht mehr. Bei Hochwasser fährt der Dampfer noch weiter bis Zbembo, ja selbst bis Gó.

#### Zbembo.

Zu Zbembo befanden sich drei Handelsniederlassungen; zwei von ihnen gehörten portugiesischen Händlern vom Stanleypool, das dritte einem Kisteneger. Die Faktoreien hatten nur geringe Warenbestände, da sie sich noch in der Gründungsperiode befanden, sie waren mit dem Geschäft aber im allgemeinen zufrieden. Sie verkauften ihre Baumwollstoffe durchschnittlich 5—6 Fr. teurer als am Stanleypool. Haupthandelsgegenstand war das Eisenbein, das damals je nach der Größe der Zähne zu 9—18 Fr. das Kilo auf gekauft wurde. Die Bezahlung des Eisenbeins erfolgte dank der Steuermaßnahmen der Regierung bereits in Geld. Skautschul gab es nur wenig. Dagegen gewann der Reis gewisse Bedeutung. Ein portugiesisches Haus kaufte den Reis zum Preise von 15 Cts. das Kilo auf und verschiffte ihn nach dem Stanleypool.

Zwischen Zbembo und Gó besuchte Ernst eine Reihe der dort angelegten Dörfer ausgedienter Soldaten und war überrascht über

den ausgezeichneten Eindruck, den diese machten. Sowohl was den Umfang und die Mannigfaltigkeit der Kulturen anbetraf, als auch in hygienischer Beziehung, unterschieden sich diese „villages des licenciers“ vorteilhaft von den sonstigen Ortschaften der Gegend.

Die Ölpalme fehlte dort ganz. Die Dampferbesatzungen brachten das Palmöl von Bumba mit und verkauften es an die Anlieger des Flusses. Die Steuererhebung hatte den Handel günstig beeinflusst. Überall nahmen die Eingeborenen schon gern Kleingeld. Das Zehncentimestück wurde dem Fünfcentimestück vorgezogen, das Zwanzigcentimestück nur ungern genommen. Am beliebtesten war das Frankstück und das Fünzigcentimestück. Kupfergeld wurde nirgends beobachtet. Wenige Minuten von der Station Zumbo befand sich die Missionsstation der Premontinatener. Die Missionsstation ist in sehr schöner Lage auf einem Plateau in Mauersteinen und Kalk erbaut. Die Steine werden an Ort und Stelle von den Patres hergestellt, den Kalk gewinnen sie in der Gegend von Buta und bringen ihn auf Flößen nach Zumbo herunter.

### Gó.

Gó war damals der wichtigste Umschlagplatz für das ganze Ulele-Gebiet. Die Wasserfälle bei Gó machten für die Strecke von Gó nach Djamba einen Einbaumtransport während des ganzen Jahres notwendig. In Gó befanden sich zwei Kaufhäuser, eine Faktorei der Communière und ein portugiesisches Haus. Außerdem hatte sich ein Kaffeeneger dort etabliert. Die Communière war 1913 die führende private Handelsfirma für das ganze Ulele-Gebiet. Ihre Faktorei in Gó diente in erster Linie auch dem Umschlag der Waren. Ihre Direktion für das Ulele-Gebiet hatte sie in Ekwangatana, 20 Minuten von Djambastromauf gelegen. Sie verteilte von hier aus die Waren für das ganze Gebiet. Sie besaß einen kleinen Dampfer auf dem Nimbiri und zwei Schlepper auf dem Kubi. Für den Handelsverkehr mit den Farbigen kamen dieselben Gegenstände wie am Stanleyepool in Betracht.

Zu Zeiten des Hochwassers können die Warentransporte von Bumba nach Buta auf der Strecke von Bumba bis Gó kleine Dampfer vom Typ „Déurance“, die Leichtes ziehen, benutzen. Die Wasserfälle von Gó waren mit einer kleinen Feldbahn (Decauville) von etwa 1800 m Länge umgangen. Vom Endpunkt dieser Bahn bis Djamba wurden die Transporte auf Einbäumen und Stahlbooten befördert, von Djamba nach Buta wurden Schlepper oder „Auxiliaires“ mit Leichtern verwendet. Dieser Dienst funktionierte

im Jahre während 7 Monate. Bei Niedrigwasser führen die Dampfer zunächst nur bis Aketi und später nur bis Zumbo, ja manchmal nicht weit über Moenge hinaus. Zur Zeit des Niedrigwassers mußten die Waren von Moenge bis Gó, ebenso von Djamba bis Buta in Einbäumen und Stahlbooten befördert werden. Für große Warentransporte reichten diese Mittel natürlich nicht aus, zumal es von Jahr zu Jahr schwieriger wurde, die erforderlichen Ruderer zu beschaffen. Freiwillige Ruderer waren für das Gouvernement überhaupt nicht zu haben. Zur Abstellung dieser Schwierigkeiten waren die verschiedensten Projekte aufgestellt, in Angriff genommen und wieder aufgegeben worden. Ernst hält es für die einfachste und vernünftigste Lösung den Bau einer Eisenbahn vom Aruwimi ober aus der Umgegend von Stanleyville in das Ulele-Gebiet. Für den Bau einer Bahn in Nieder-Ulele reichen seiner Ansicht nach die vorhandenen Warenmengen nicht aus.

### Buta.

Von Buta nach Bambili führt die betamte Automobilstraße, auf der die Automobile allerdings erst bis Titule verkehrten. Von Titule nach Angobia wurden Maultierwagen verwendet, von Angobia nach Bambili Einbäume. Der Weg von Buta nach Titule war mit einer Schicht Rafeneisenstein (Vimont) bedeckt, die sich sehr gut, auch während der Regenzeit, bewährte. Die Schwierigkeiten bestanden weniger in der Beschaffenheit des Weges als in der Ungewöhnlichkeit der verwandten Automobile. Man hatte leichte Wagen mit einer Geschwindigkeit von 35 bis 40 km und Gummireifen herausgeschickt, die sich für den Warentransport nicht eigneten. Nach der Ansicht von Ernst wären Wagen mit einer Nutzlast von  $1\frac{1}{2}$  bis 2 t, Eisenrädern und einer Geschwindigkeit von 18 bis 20 km in der Stunde besser am Platze. Diese Wagen hätten dann zu Transporten zusammengestellt werden müssen, bei denen nur ein Wagen von einem Weizen geführt zu werden brauchte, während die übrigen von Farbigen geführt werden müßten. Falls Reparaturen unterwegs notwendig würden, könnte sie der Weize vornehmen. Auch der Weg von Titule nach Bambili war in relativ gutem Zustande. Er würde ebenfalls von Automobilen benutzt werden können, sobald er mit der Limonitsschicht bedeckt wäre. Dies sollte im Jahre 1914 geschehen.

Arbeiter lassen sich nach Ernst in dieser Gegend überall sehr leicht anwerben. Im allgemeinen schwanken die Monatslöhne einschließlich Nahrung zwischen 7 und 11 Fr. Den letzteren Preis zahlte die Communière; sie konnte die sich

anbietenden Arbeiter nicht alle einstellen. Die Arbeiter waren im allgemeinen fleißig und willig. Arbeitsverträge auf lange Frist waren selten. Die Kaufleute nahmen die Leute in der Regel nur mit täglicher Kündigung an, die Arbeitsentlassung war alsdann das einzige fähbare Strafmittel, das der Kaufmann anwenden konnte. Die Schwierigkeiten für das Gouvernement hatten ihre Ursache in dessen geringeren Löhnen.

Sehr gesucht dagegen waren die gelehrten Arbeiter. Der Handwerkerchule in Buta kommt daher eine besondere Bedeutung zu. Ruderer waren für das Gouvernement, wie bereits erwähnt, ohne Zwang kaum noch zu haben. Die Communière zahlte ihren Ruderern 15 Fr. monatlich und außerdem eine Ration Salz für jede Fahrt nach Buta. Nur sie verfügte über die notwendigen Ruderer. Die übrigen Privatleute waren auch auf die Hilfe des Gouvernements, das heißt auf den Zwang, angewiesen. Die Trägerbeschaffung war wesentlich leichter. In der Gegend von Buta waren allerdings freiwillige Träger kaum zu haben. In der Gegend von Titule und Bambili erzielten die Kaufleute ausreichend Träger, wenn sie den Häuptlingen eine Prämie für die gestellten Träger zahlten. Die Communière zahlte 10 v. S. des den Trägern gezahlten Trägerlohns an die Häuptlinge als Prämie.

In Buta fand an jedem Sonntag ein Markt statt, der hauptsächlich mit Lebensmitteln aus dem Lande besetzt wurde. Eier und Hühner wurden in einer für die Verpflegung der Europäer ausreichenden Menge angeboten. Die Eier wurden zu 5 Cts. das Stück, die Hühner zu 50 Cts. bis 1 Fr. verkauft. Bezahlt wurde mit Nickelgeld, Fünzigcentime- und Frankstücken.

Nach Ernst befinden sich längs des Automobilweges zahlreiche für die Anlage von Pflanzungen sehr gut geeignete Landflächen. Bei den reichlich zur Verfügung stehenden Arbeitskräften hält er die Anlage von Pflanzungen für ausichtsreich.

#### Titule.

In Titule hatten sich drei belgische Häuser und ein Araber aus Stanleyville niedergelassen. Diese Häuser trieben nur geringen lokalen Handel. Sie suchten in erster Linie Kautschuk und Eisenbein anzukaufen. In

#### Bambili

befanden sich zwei belgische und ein griechisches Haus. Auch in Bambili war das Bargeld bereits allgemein verbreitet und bekannt. Es fehlte an Nickelgeld. Der Markt fand jeden Sonntag statt. Die Lebensmittel wurden in ausreichender Menge für die Arbeiter und Sof-

daten der Station herangebracht. Gegen einen Versuch, auch den Kautschuk auf dem Markt verkaufen zu lassen, hatten sich die belgischen Häuser mit Erfolg gewehrt. In

#### Amadis

gab es kein kaufmännisches Haus. Amadis war in erster Linie Durchgangsposten. Die Trägerbeschaffung ist schwierig. Die Station der Benedictiner ist geräumig ausgebaut. Die Missionare haben mit Erfolg versucht, Eingeborene zu Handwerfern auszubilden. In

#### Kiangara

war nur eine einzige Faktorei eines Italieners geöffnet. Die Communière hatte damals ihre Faktorei geschlossen, nach Ernst sehr zu Unrecht, da sie günstige Aussichten gehabt hätte. Vorübergehend hatte sich dort ein Grieche niedergelassen, der zum Teil seine Ware schon über Khartum bezog. Auch in Kiangara war Sonntags regelmäßig Markt. Lebensmittel wurden ebenfalls reichlich angebracht, dank des Eingreifens der Behörden. Für Farbiges sind ausreichende Mengen Schitwange, Maniof, Bananen, Palmöl, Reis, Säckkartoffeln, Hirse, Hirsefiebter und geräucherte Termiten vorhanden.

#### Dungu.

In Dungu waren sechs kaufmännische Firmen etabliert, zwei belgische, die Belgica und die Communière, und vier griechische Firmen. Die Zahl der Firmen war an sich für den Bedarf des Ortes zu groß und dementsprechend war die Konkurrenz unter ihnen sehr scharf. Die griechischen Häuser konnten sich mühsam gegen die zu billigeren Preisen verkaufenden belgischen Firmen halten. Sie ließen ihre Waren von Aba oder Khartum kommen, soweit sie sie nicht in Dungu selbst kauften. Die Transporte auf dem Nilwege waren schneller, regelmäßiger, billiger. Die Erhebung der Geldsteuer hatte zunächst einen Rückgang des Warenumfahes gegen Geld zur Folge gehabt. 1913 war aber bereits eine gewisse Besserung in dieser Beziehung eingetreten. Für Arbeiten in Dungu selbst waren leicht die erforderlichen Arbeitskräfte zu haben, ebenso konnten sich die belgischen Firmen ohne Schwierigkeit die nötigen Träger und Ruderer beschaffen. Sie zahlten alsdann den Häuptlingen wieder einen gewissen Betrag für die Zahl der gestellten Leute. Die Griechen, die dieses System nicht anwendeten, hatten bei der Träger- und Rudererbeschaffung größere Schwierigkeiten. Die Waren wurden von Kiangara nach Dungu entweder auf dem Landwege oder auf dem Wasserwege gebracht. Die zahlreichen Schnellen in Ule verzögerten den Transport in Einbäumen sehr. Während



der Regenzeit litten die Waren beim Einbaumtransport erheblich mehr wie beim Trägertransport; obwohl der Trägertransport teurer wurde, zogen deshalb doch die Händler meist ihn vor. Markt wurde an jedem Sonntag gehalten, hauptsächlich auch zum Lebensmittelumsatz. Als Ernt ist ihn besuchte, wurden ziemliche Mengen Maniok und Vananen zum Verkauf angeboten. Palmöl, Stiefartoffeln und Ebidwange waren selten. Palmöl gab es überhaupt wenig in der Gegend, es wurde aus ziemlich großer Entfernung herangebracht.

#### Faradje.

In Faradje gab es drei Handelsniederlassungen. Auch hier hatte die Erhebung der Selbststeuer einen Rückgang des Warenumsatzes zur Folge gehabt. Alle Einfuhrartikel gelangten nach Faradje schon auf dem Nilwege. Gewebe, Emaillewaren und Salz waren hier wie überall die hauptsächlich verkauften Gegenstände. Unter den Baumwollstoffen wurde „Americani“ am meisten verlangt. Einziger Ausfuhrartikel war Eisenblech, das jedoch nur in geringen Mengen erhältlich war. Auch hier war Sonntags Markt, allerdings hatte der Markt noch keine sonderliche Bedeutung, er genügte aber für den Bedarf der Station. Die diesseits im Uele-Gebiet von seiten des Gouvernements angelegten Manihotplantagen gebieten in Faradje besonders gut. Ernt empfiehlt daher ohne nähere Begründung die Veranziehung von Pflanzungs-Gesellschaften für die Manihot-Kultur.

#### Ab a.

In Ab a existierten nur zwei griechische Faktoreien. Der Handel war unbedeutend, die Einfuhr erfolgte ausschließlich auf dem Nilwege. Der Handel litt besonders unter der Konkurrenz des Gouvernements, das aus seinen Magazinen noch Waren verkaufte. Arbeiter und Träger waren für die Privatleute nur schwierig und nur gegen große Trinkgelder an die Häuptlinge zu erhalten. Die Träger wurden noch häufig in Waren bezahlt. Der Ertrag der Geldsteuer war infolge der Aufhebung des Staatspostens in Ab a nur gering. Der Markt hatte wenig Bedeutung. Von Kleingeld hatten die Eingeborenen am liebsten das Fünfscentimes-Stück, tauschten jedoch die Nickelmünzen sobald als möglich gegen Frankstücke um. Von Dunggu nach Ab a erfolgt der ganze Warentransport durch Träger. Die Bevölkerung wurde naturgemäß hierdurch stark in Anspruch genommen und empfand es um so mehr, als die Nilstraße durch die Engländer gut organisiert ist. Auf dem Nilwege bestand zweimal im Monat eine Verbindung von Redjaf nach Libogo, nahe der belgischen Grenze,

mittels Wagen, die von zwei Ochsen gezogen wurden. Da die Kinderpest bereits einmal den gesamten Kinderbestand vernichtet hatte, waren die Transportkosten von Redjaf nach Libogo hoch. Sie betragen 26 Fr. für 45 kg. 55 Wagen besorgten den Transport und erlaubten monatlich etwa 20 Tonnen Waren für die Kolonie heranzubringen. Die Wagen luden im allgemeinen 600 bis 700 englische Pfund. Zweimal im Monat fuhren die gesamten Wagen von Redjaf ab zusammen mit den Reisenden, die in der Entlade von Lado nur mit dieser Karawane reisen durften. Ein Polizist überwachte den Transport und sorgte dafür, daß das farbige Personal die Kinder gut versorgte und auf die Ladungen acht gab. Auf der Hälfte des Weges wurden die Kinder ungewechselt. Den Nilweg durch die Entlade durften nur Kaufleute, die in der Kolonie Interessen haben, oder Beamte der Kolonie nehmen. Diese Beschränkung erfolgte im Interesse der Verhinderung einer weiteren Ausbreitung der Schlafkrankheit. Die Reisenden durften nur zwei Diener mitnehmen, der gesamte Transport mußte auf Wagen erfolgen, Trägerverföhr war verboten. Die eingeföhrten Waren waren in zwei Klassen eingeteilt. In der ersten Klasse gehörten Gewebe, Emaillewaren, Kurzwaren, Luxusartikel, Lichte, Streichhölzer usw., zur zweiten Lebensmittel und Salz. Von London nach Ab a betragen die Kosten für den Transport einer Tonne Waren:

von London nach Port Sudan	2,7 ägypt. Pfd.
von Port Sudan nach Khartum	5,5 " "
Kommission und sonstige Ausgaben in Port Sudan	1,0 " "
von Khartum nach Redjaf	16,5 " "
Kommission und Ausgaben in Khartum	1,0 " "
Kommission und Ausgaben in Redjaf	1,0 " "
von Redjaf nach Libogo	22,5 " "
von Libogo nach Ab a	1,3 " "

zusammen . . . 51,5 ägypt. Pfd.  
(1 ägypt. Pfd. = 1 s 6 1/4 d.)

Für die zweite Klasse Waren betragen die Transportkosten von Port Sudan nach Khartum und von Khartum nach Redjaf nur die Hälfte des angegebenen Satzes. Durch die Ersetzung der Ochsenwagen durch Automobile hoffte man die Gesamtkosten auf 39 bis 40 ägypt. Pfd. herabzumindern. Der Transport der Waren von London nach Ab a nahm damals zwei Monate in Anspruch. Der Weg von Redjaf nach Libogo sollte für den Automobilverkehr ausgebaut werden, doch rechnete man schon damit; ihn durch eine Eisenbahn zu ersetzen, sobald der

Verkehr sich genügend entwickelt hatte. Auch sollte in kurzer Zeit eine Telegraphenlinie Khartum mit Mei und Libogo verbinden. So großen Vorteil der Nilweg für die Kolonie selbst mit sich brachte, so benachteiligte er doch — nach Ernst — den belgischen Handel insofern, als die Textilindustrie in Italien und die Glaswerke von Österreich durch ihn eine bessere Verbindung hatten als die belgischen Unternehmungen. Ernst empfiehlt daher auch aus diesem Grunde den Bau einer Bahn von Basoko nach dem Nordosten der Kolonie. Vergleichsweise betragen nach Ernst die Kosten für den Transport einer Tonne auf dem Wege Kumbassa—Mahagi 36,45 ägypt. Pfund. Für 100 engl. Pf. stellte sich der Preis für den Transport auf diesem Wege im einzelnen wie folgt:

von Kumbassa nach Kisumu (3 Tage Eisenbahn) . . . . .	0,65 ägypt. Pf.
von Kisumu nach Kampala mittels Dampfer . . . . .	0,325
von Kampala nach Hoima (8 Tage Träger-Marsch) . . . . .	0,195
von Hoima nach Butiaba (2 Tage Träger-Marsch) . . . . .	0,065
von Butiaba nach Mahagi (16 Stunden Dampferfahrt) 0,260	
Kommission und Unvorher- gesehenes . . . . .	0,125
zusammen . . . . .	1,620 ägypt. Pf.

Für die Strecke von Leopoldville nach Niangara gibt Ernst folgende Ziffern:

Verladegebühr in Leopoldville 0,06 Fr. für je 10 kg	
Fracht Leopoldville—Buta	
direkt . . . . .	2,0 „ „ 10 „
Fracht Leopoldville—	
Bumba . . . . .	1,5 „ „ 10 „
Bumba—Buta . . . . .	0,72 „ „ 10 „
Buta—Angodia . . . . .	4,00 „ „ die
	Laft von 25 „

Angodia—Niagara auf dem Wasserwege . . . . . 4,25 Fr. für die Laft von 25 „

Buta—Bambili auf dem Landwege . . . . . 5,00 Fr. für die Laft von 25 „

Bambili—Niagara . . . . . 5,50 Fr. für die Laft von 25 „

Die Entfernungen betragen nach Ernst:

Buta—Titule . . . . .	6 Tage
Titule—Angodia . . . . .	2 „
Titule—Bambili . . . . .	4 „
Angodia—Bambili . . . . .	3 „
Bambili—Amadis . . . . .	4 „
Amadis—Niagara . . . . .	7 „

Ein Träger kostete dem Gouvernement 0,50 Fr. pro Tag. Auf dem Wasserwege kam dem Gouvernement der Transport eines Kilogramm Ware auf 1 Centime pro Tag zu stehen; die Kaufleute mußten jedoch höhere Preise zahlen.

Ernst hat seinen Bericht am 2. Juli 1913 abgeschlossen. Der Schlußbericht seiner Reife, in dem er die erhaltenen Ergebnisse systematisch zusammenstellen wollte, scheint nicht mehr nach Brüssel gelangt zu sein.

## Nachrichten aus den deutschen Schutzgebieten.

(Abdruck der Nachrichten vollständig oder teilweise nur mit Quellenangabe gestattet.)

### Deutsch-Ostafrika.

#### Vom Krieg in Deutsch-Ostafrika.

Vorläufige Teilung des besetzten Gebiets.

Nach Entente-Meldungen ist zwischen der englischen und der belgischen Regierung eine Einigung über die vorläufige Besetzung der eroberten Landstrecken Deutsch-Ostafrikas erzielt worden. Zur näheren Vereinbarung über die Ausführung dieses Abkommens haben die betreffenden Truppeneinheiten eine Begegnung in Tabora gehabt. Natürlich hat sich König Georg die Gelegenheit nicht entgehen lassen, den König Albert telegraphisch zur Mitwirkung der belgischen Truppen zu „beglückwünschen“. Die „Sieger“ sind aber immerhin so vorsichtig, selbst

nur von einer „vorläufigen“ Besetzung der mit erdrückender Übermacht genommenen Gebietsteile zu sprechen.

Zurückziehung weißer Expeditionstruppen.

Für das Kriegsministerium teilte Unterstaatssekretär Macpherson mit (und Smuts hat es neuestens in einer Rede bestätigt), daß Schritte getan worden seien, um die Zahl der weißen Truppen in Ostafrika zu vermindern, weil die Deutschen sich in Malariagegenden zurückgezogen hätten. Farbige Truppen würden die weißen ersetzen, letztere sollten zur Erholung in gesunde Klimate überführt werden.

General Smuts, fügte Macpherson hinzu, habe telegraphiert, die Klagen über die der



Truppen auferlegten Entbehrungen seien „übertriebene Verdrehungen“ der zugegebenen Tatsache, daß die Entbehrungen ungewöhnlich groß waren. — Die schweren Verluste, welche die englisch-südafrikanischen Truppen in Ostafrika auch infolge von Krankheiten erlitten haben, sind kürzlich durch die südafrikanische Presse — mit ihrer Meldung von der Überfüllung der Lazarette in Durban — selbst ausdrücklich bestätigt worden.

#### Überführung deutsch-ostafrikanischer Frauen und Kinder nach Südafrika.

Nach einem dem Hilfsauschuß für die Deutschen in Britisch-Südafrika kürzlich zugegangenen Bericht des Deutschen Hilfsvereins und Allgemeinen Unterstützungsvereins in Johannesburg vom 12. Januar d. Js. ist der letztgenannte durch den amerikanischen Generalkonsul bzw. die dortige Regierung von der bevorstehenden Ankunft von etwa 150 Frauen und Kindern aus Deutsch-Ostafrika verständigt worden, deren Unterbringung in Pretoria erfolgen soll, bis ihre Heimendung möglich erscheint.

Aus der Mitteilung geht nicht hervor, aus welchen Bezirken des Schutzgebietes diese Personen kommen. Für die Verjorgung der Flüchtlinge mit dem Notwendigsten sind den hier vorliegenden Nachrichten zufolge von den genannten Vereinen Mittel bereits flüssig gemacht worden.

### Deutsch-Südwestafrika.

#### Unruhen im Amboland.

Eine amtliche englische Bekanntmachung meldet, daß kürzlich ein kleines Expeditionskorps, bestehend aus berittenen Schützen und südafrikanischer Polizei, unter dem Befehl des Oberst de Jager nach dem Amboland geschickt wurde, um den aufständigen Häuptling Mandume zu fangen. In einem scharfen Gefecht am 6. Februar soll Mandume geschlagen und dreißig bis vierzig Eingeborene, darunter Mandume selbst, sollen getötet worden sein. Die Uniontruppen hatten neun Tote und elf Verwundete.

### Südsee.

#### Verurteilung eines Deutschen in Apia.

Der englischen Presse entnehmen wir folgende Mitteilung: Ein Deutscher in Apia, das von neuseeländischem Militär besetzt ist, hießte bei einer Versammlung vieler Landsleute in seinem Haus die deutsche Flagge. Für die Weigerung, sie niederzuholen, wurde er zu zwei Wochen Gefängnis verurteilt.

#### Die Begelisterung für England unter den Südsee-Insulanern.

Die „Tyns Tidende Odenje“ brachte jüngst einen Artikel folgenden Wortlauts:

Ergebenheitsklärung der Bewohner von Marakui (Marshallinseln) an England.

Die Männer von Marakui haben eine Proklamation erlassen, in der sie ihrer Freude darüber Ausdruck geben, daß sie jetzt dem Schutze des mächtigsten britischen Kaiserreiches und nicht mehr dem Deutschlands unterstehen. Da sie verbindet sind, das britische Kaiserreich in anderer Weise zu unterstützen, wollen sie, solange der Krieg dauert, Kolosnüsse liefern. Sie sind überzeugt, daß England gewinnen wird und sie immer unter seinem Schutze bleiben werden.

Diese von englischer Seite lancierte Nachricht zeigt wieder so recht, wie wenig genau man es in England mit der Wahrheit nimmt, wenn es gilt, für die britische Sache Stimmung zu machen. Sie beweist aber auch weiter die schon oft bemerkte Tatsache, daß es mit den geographischen Kenntnissen der Briten trotz ihres großen Weltreichs schlecht bestellt ist. Eine Insel Marakui gibt es nämlich in den Marshallinseln überhaupt nicht. Dagegen liegt in dem englischen Protektorat der Guilbertgruppe im Stillen Ozean eine Insel ähnlichen Namens, Maraki, mit der die Engländer offenbar die angebliche Insel Marakui in den Marshallinseln verwechselt haben.

Das ist eigentlich schade. Denn da die Marshallinseln mit Ausnahme der Insel Kauru zur Zeit von den Japanern besetzt sind, was dem Schreiber der Notiz offenbar auch entgangen ist, so würde eine Ergebenheitsklärung von Eingeborenen der genannten Gruppe zugunsten Englands nicht ohne humoristischen politischen Beigeschmack sein.

## Aus fremden Kolonien und Produktionsgebieten.

### Die Kohlenfelder Nigeriens bei Udi.

Die zunächst entdeckten Kohlenfelder zu beiden Seiten des Niger bei Ajabo wurden an Bedeutung und Umfang wesentlich übertroffen durch die nachträglich bekannt gewordenen großen Kohlenflöze von Udi-Ekwoga; ihre gesamte Fläche beläuft sich, wie wir einer Mitteilung in dem Ergänzungsheft der „African World“ vom 6. Januar d. Jz. entnehmen, auf 1800 engl. Quadratkilometer. Da die nigerische Regierung für den Bedarf der Eisenbahnen der Hauptabnehmer im Lande ist, so wird die Ausbeute der Flöze von dem Minister der öffentlichen Arbeiten in die Hand genommen; man hofft, in naher Zukunft alle Dampfer, die in nigerischen Häfen anlaufen, mit Kohle versorgen zu können. Die Bahn von Port Harcourt am Bonny-Flusse zur Erschließung der Kohlenfelder geht ihrer Vollendung rasch entgegen; sie ist bereits im Betriebe bis Aboja und seit Jahresfrist vollendet bis Aboh, 114 engl. Meilen von Port Harcourt. Schiffe bis zu 20 Fuß Tiefgang können die Barre des Bonny-Flusses befahren. Die Anlagen zur Kohlenverfeinerung sind in Vorbereitung, und während des Baues einer Verfeineranlage ist die Herstellung einer Behelfsverfeinerung vorgezogen.

### Außenhandel und Innere Entwicklung von Belgisch-Kongo 1915.

Nach den vorläufigen statistischen Zusammenstellungen beträgt der Wert der zum Verbands in die Kolonie (einschließlich Statanga) eingeführten Waren im Jahre 1915 11 239 000 Franken gegen 28 857 000 Franken im Jahre 1914 und 58 802 000 Franken im Jahre 1913. Im Vergleich zu 1914 weisen alle Warenkategorien im Jahre 1915 eine Abnahme auf; Baumwollwaren nehmen noch immer die wichtigste Stelle ein, obgleich ihr Wert im Jahre 1915 nur noch etwas mehr als die Hälfte des vom Jahre 1914 beträgt.

Die Einfuhr bewertete sich 1915 (und 1914) in Franken, wie folgt: Stiefel und Schuhe aus Leder 110 231 (187 121), Butter 231 505 (404 684), Rindvieh 104 556 (168 746), chemische Erzeugnisse 104 371 (174 901), Zigaretten und Zigarren 102 629 (224 917), Kleidungsstücke 363 750 (877 286), Kohle, Holz und Brille 414 455 (468 377), Baumwollstoffe 1 866 489 (3 515 199), Fischkonserven 271 802 (282 324), Früchte, frisch, gefalzen oder geräuchert 610 626 (965 824), Mehl 172 076 (294 332), Eisen- und Stahl-Werkzeuge und Platten 155 540 (181 278), Zuteilgewebe 200 124 (287 772), Wäsche 234 374 (455 558), Maschinen und Teile davon 320 211 (1 513 436), Arznei- und Heilmittel 119 830 (515 294), Fischkonserven 414 455 (890 011), Milch 167 467 (232 192), Petroleum 150 211 (102 847), Reis 150 007 (978 650), Salz 158 850 (181 698), Schiffe und Boote 184 452 (1 354 671), Seife 139 405 (152 457), Werkzeuge 108 226 (415 033), Holzwaren, einstell. Möbel 119 294 (588 372).

Ausgeführt wurden 1915 (und 1914) folgende Mengen in Kilogramm: Kakao 619 819 (482 360), Stoppelfurche 4 265 653 (6 993 063), Eisenblech 200 809 (294 520), Palmkerne 11 023 903 (8 052 176), Palmöl

3 407 093 (2 408 886), Reis 1 139 901 (422 287), Stantidul 2 013 157 (2 223 712), Salz 234 872 (114 670).

Trotz der kriegerischen Ereignisse hat sich die Kolonie gut entwickelt; die Einfuhr wurde auf einen Mehrbetrag von etwa 8 Millionen Franken gegenüber dem Voranschlag geschätzt. In der Mineralien-Industrie hat der Betrieb der Goldfelder in Aïko und Moto zugenommen und die Ausbeute die Erwartungen übertroffen. Das Schürfen nach Diamanten im Bette des Massiflusses ist lohnend geworden; während der letzten beiden Jahre wurden beträchtliche Funde gemacht. Die Kupferminen und -werke wurden mit aller Kraft ausgebeutet, um aus der günstigen Lage des Marktes Vorteil zu ziehen. Während der zweiten Hälfte des Jahres 1915 haben die im Betriebe befindlichen Hochöfen 6914 t Kupfer und 170 t Wolframerz erzeugt.

In der Landwirtschaft hat die Preissteigerung für Kautschuk, dessen Wert während des Jahres 1914 gefallen war, das Interesse der Käufer für Kautschukerzeugnisse neu belebt. Die Fabrikation von Palmöl im oberen Kongo ist von 219 metrischen Tonnen im Jahre 1914 auf 1425 Tonnen im Jahre 1915 gestiegen; der Ertrag von Palmkernen stieg von 1169 Tonnen im Vorjahre auf 4994 Tonnen im Jahre 1915. Der Anbau von Reis ist in weiterer Entwicklung begriffen; die Ernte im Jahre 1915 belief sich auf 5000 Tonnen, was eine Ausfuhr von etwa 1140 Tonnen ermöglichte. Baumwoll- und Maniokbau sind gute Aussichten vorhanden. (The Board of Trade Journal.)

### Der Handel des Uganda-Schutzgebieten 1915/16.

Der Jahresbericht des Zolldirektors in Entebbe enthält folgende Zahlen über den Einfuhr- und Ausfuhrhandel während des mit dem 31. März 1916 abschließenden Jahres; die entsprechenden Zahlen für 1914/15 und 1913/14 sind zum Vergleiche mitangegeben:

	1915 16	1914 15	1913 14
Gesamteinfuhr (einschließlich Privatgüter, Regierungsverträge u. Durchfuhrgüter, aber ausschließlich ungemünztes und gemünztes Edelmetall)	£ 600 823	£ 580 331	£ 897 262
davon aus:			
Großbritannien	259 028	264 831	380 049
Indien, Burma und Ceylon	96 911	68 097	99 626
den Verein. Staaten	115 193	59 187	116 391
Deutschland	7 739*	49 949	119 065
Hauptächlichste Waren der Einfuhr:			
Baumwollengewebe im Stück	233 218	143 641	285 178
Ele, Felle und Schmirren	23 151	21 344	23 200
Zahnl., verarbeitet	20 270	11 102	12 640
Baumwollene Tücher	19 272	16 584	36 161
Getreide und Mehl	18 967	22 395	20 862
Wagen, einstell. Zweiräder, Kraftwagen u. dgl.	16 989	34 673	54 852
Maschinen u. Teile davon	15 771	28 678	32 482
Seife	15 019	13 004	12 185
Wentel und Säde	13 563	14 399	22 101
Kleidungsstücke	10 087	14 631	22 522

\*) Deutsche Waren aus den Beständen im Ostafrika-Schutzgebiet.



Gesamtausfuhr einheimischer Erzeugnisse	1915/16	1914/15	1913/14
in £	503 081	523 173	511 679

**Hauptfächliche Waren der Ausfuhr:**

Baumwolle, entfernt	239 483	320 486	272 366
Baumwolle, nicht entfernt	5 943	30 660	45 321
Kaffee	87 202	41 005	23 167
Häute	64 480	54 917	52 926
Riegenfelle	18 260	19 091	29 037
Schulter	11 950	12 284	12 507
Eisenblei	11 091	6 283	23 678
Baumwollsaamen	9 760	18 172	13 499

(Nach The Board of Trade Journal.)

**Die niederländische Kakaoindustrie 1916.\*)**

In den vier letzten Jahren betrug die Einfuhr (und die Ausfuhr) von Kakaobohnen 1913: 43 200 (13 200), 1914: 49 600 (17 500), 1915: 41 500 (nichts), 1916: 21 000 (1000) t. Es blieben demnach im Lande 1913: 80 000, 1914: 32 100, 1915: 41 500 und 1916: 20 000 t.

Schon aus diesen Zahlen geht hervor, wie knapp der niederländischen Kakaoindustrie während des Jahres 1916 von Großbritannien die Rohstoffe zugemessen wurden. Sie mußte sich mit der Hälfte der Einfuhr von 1915 und zwei Dritteln der Einfuhr begnügen, wie sie vor dem Striege gewesen war.

Die Ausfuhr von Erzeugnissen der Kakaoindustrie betrug:

	1913	1914	1915	1916
Kakaopulver	17 700	18 700	23 600	11 200
Schokolade	1 200	1 600	4 500	4 800
Kakaobutter	7 200	6 400	8 600	3 100
Kakaoschalen und sonstiger Abfall	1 400	1 500	6 900	400

Die Ausfuhr von Kakaopulver ist demnach gegenüber dem Vorjahr auf die Hälfte zurückgegangen. Noch auffällender ist der Rückgang in der Ausfuhr von Kakaoschalen und sonstigem Abfall.

Das Ausfuhrverbot für Kakaopulver erging am 15. April 1916. Bis dahin betrug die Ausfuhr 3500 t, mithin über 1800 t monatlich. In den neun Monaten nach Erlaß des Ausfuhrverbots dagegen wurden nur noch 3700 t ausgeführt, also 630 t monatlich. Durch Erlaß des Ausfuhrverbots sank die Ausfuhr demnach auf ein Drittel.

Das Ausfuhrverbot für Schokolade erging am 25. März 1916. In den ersten drei Monaten 1916 betrug die Ausfuhr von Schokolade 3900 t, also 1300 t monatlich, während sie vorher auf 100 t monatlich sank. Die niederländische Kakaoindustrie ist demnach durch die britische Absperrung auf das schwerste geschädigt worden.

Von der Ausfuhr von Kakaopulver gingen

	1913	1914	1915	1916
nach Deutschland	1800	6700	12 000	3300
nach Großbritannien	9300	6500	5 100	3500

Die Ausfuhr nach Großbritannien ist also während des Krieges stetig zurückgegangen. Dagegen stieg die Ausfuhr nach Deutschland bis zum Erlaß des Ausfuhrverbots an. Seitdem hat sie so gut wie ganz aufgehört. Ebenso verhält es sich mit Schokolade, wovon Deutschland in den drei Monaten des Jahres 1916 bis zum Erlaß des Ausfuhrverbots noch

\*) Vgl. „D. Kol. Bl.“ 1916, S. 92 ff.

etwa 3000 t erhielt. Von Kakaobutter erhielt Deutschland 1913: 1500 t, 1914: 2200 t, 1915: 5700 t und 1916 nichts. Auch die Ausfuhr von Kakaoschalen ist fast vollständig aufgehört, was indes nicht zu beauern ist, da er in weitem Umfang zu Verärfäschungen benutzt wurde.

Jedenfalls hat Großbritannien sein Ziel, Deutschland nicht nur von dem Bezug roher Kakaobohnen, sondern auch von den daraus hergestellten Erzeugnissen abzuschneiden, so gut wie völlig erreicht.

(Vericht des Kaiserl. Generalkonsulats in Amsterdam.)

**Der niederländische Gummimarkt 1916.\*)**

Der Gummihandel der Niederlande hat 1916 vollständig stillgelegen, da die R. D. L. seit dem 26. November 1915 auf Befehl der Britischen Regierung keinen Gummi hereinließ, auch nicht aus den niederländischen Kolonien. Der letztere wurde vielmehr größtenteils nach den Vereinigten Staaten von Amerika verschifft. Die Ausfuhr von Gummi aus den Niederlanden war schon 1915 durch die R. D. L. unmöglich gemacht worden. Interimist wurde sie dabei durch die Regierung, die anordnete, daß Gummi bei der Ausfuhr angemeldet werden müsse. Am 26. Januar 1916 erging schließlich ein Ausfuhrverbot für Gummi, das aber eine tatsächliche Änderung nicht verurteilte, da eine Ausfuhr sowieso nicht mehr bestand. Die Anmeldepflicht für auszuführenden Gummi wurde nach Erlaß des Ausfuhrverbots aufgehoben.

Infolge des Einfuhrverbots der R. D. L. bleiben die Preise außergewöhnlich hoch, aber 2 Gulden für prima Qualität.

Die Einfuhr und Ausfuhr von Gummi gestaltete sich, wie folgt:

	Einfuhr	
	1913	1914
	in t (zu je 1000 kg)	
aus Belgien	1172	1209
„ Großbritannien	1459	1135
„ Niederländisch-Indien	4774	4260
<b>Zusammen einseh. and. Länder</b>	<b>8039</b>	<b>7119</b>
	Ausfuhr	
	1913	1914
	in t (zu je 1000 kg)	
nach Belgien	718	688
„ Großbritannien	1557	1110
„ Deutschland	1956	2471
<b>Zusammen einseh. and. Länder</b>	<b>5710</b>	<b>6291</b>

Für 1915 und 1916 liegen die Zahlen noch nicht vor.

(Vericht des Kaiserl. Generalkonsulats in Amsterdam.)

**Mozambique.**

Aufstellung von vierteljährlichen Tabellen über die für die Berechnung der Ausfuhrabgaben maßgebenden mittleren Warenwerte bei dem Zollamt Weira.

Die Portugiesische Regierung hat infolge von Vorstellungen der Mozambique-Gesellschaft auf Vorschlag des Präsidenten des Ministeriums und des Ministers der Kolonien durch Verordnung Nr. 2950 vom 23. Januar 1917 bestimmt, daß bei dem Zollamt Weira vierteljährlich eine Tabelle für die Durchschnittsausfuhrwerte aufzustellen ist, die als Grundlage für die Berechnung der Ausfuhrzölle und Ausfuhrabgaben zu dienen hat. (Diario do Governo, I. Serie, Nr. 12 vom 23. Januar 1917.)

\*) Vgl. „D. Kol. Bl.“ 1916, S. 97.



## Vermischtes.

## \* Die Südafrikanischen Eisenbahnen im Jahre 1915.\*

Das Anlagekapital belief sich Ende 1915 auf 88 494 328 £ für die Eisenbahnen und 12 326 915 £ für die Hafenanlagen des südafrikanischen Staatenbundes. Im Jahre 1915 wurden dem Betrieb übergeben in der Kapkolonie 258, in Transvaal 55, im Oranjereststaat 85, in Natal 38, zusammen 436 englische Meilen Neubautreden, so daß die gesamte Betriebslänge sich Ende 1915 beläuft auf 3964 Meilen in Kapland, 2491 Meilen in Transvaal, 1265 Meilen im Oranjereststaat und 1203 Meilen in Natal, zusammen 8923 Meilen = 14 357 km. Im Bau stehen 641,5 Meilen. Am 4. August 1915 wurde Komatipoort durch den Anschluß bei Zoemakkar an der Strecke Messina—Pietermaritzburg—Pretoria mit Messina verbunden, und West-Transvaal erhielt Verbindung mit Natal durch Vollendung der Bahn Westleigh—Vierfontein.

Die Kofeinnahme betrug 12 197 890 £, davon 1 097 805 £ aus Militärverkehr; die Betriebsausgabe 7 862 642 £, davon für Streckenunterhaltung 227 429 £; die Betriebszahl war demnach 64,46 v. H. Die gesamte Abschreibung auf das Anlagekapital für Ende 1915 wurde auf 10 101 672 £, der Reinüberschuß auf 1 310 380 £ festgesetzt. Die Einnahme aus dem Personenverkehr belief sich auf 3 457 086 £, darunter 43 960 £ für 14 039 Ausflüge nach Durban. Von Pietersburg wurden 11 268 Gallonen Milch und Sahne nach Pretoria und Johannesburg versendet. Die Güterbewegung umfaßte 5 763 616 t Güter und 6 275 828 t Kohle. Die Maisverfrachtung betrug: aus Transvaal 823 294 Sack, aus Oranjereststaat 629 714 Sack, aus Natal 89 780 Sack, aus Bafuto-Land 6643 Sack und aus Kapland 50 Sack; Gesamtgewicht 1 49 383 t mit einem Wert von 631 646 £. Ferner wurden verschifft 85 002 t Wolle, und zwar 18 012 t mehr als im Vorjahr; 30 426 t Felle und Häute, und zwar 3902 t mehr als im Vorjahr; 246 t Gehörne. Absiebt ging im Werte von 44 488 £

nach England. An Zucker wurden eingeführt 8428 t, ausgeführt 1269 t. Die Ausbeute an Kohle betrug in Kapland 45 841 t, in Transvaal 5 077 767 t, in Oranjereststaat 710 125 t, in Natal 2 268 422 t, zusammen 8 102 155 t. Die Maisernte des Jahres 1915 war glänzend und gestattete eine Ausfuhr von 3 000 000 Säcken. Der Handel an Straußenfedern zeigt für 1915 einen Minderumfang an Verkäufen gegen 1913 von 2 250 000 £. Infolge des Mangels an Schiffraum gewährten die Eisenbahnen den Obstzüchtern mancherlei Vergünstigungen in ihrem Bestreben, neue örtliche Märkte zu gewinnen.

Sir William Hoy beklagt den Mangel gemeinsamen Vorgehens im Handel und den Ueberfluß an Agenturen für die Warenverteilung. Die Deutschen, sagt er, halten zusammen im Gewerbe, dem Frachtgeschäft und Finanzwesen; er rät Großbritannien, die besten Methoden Deutschlands und Amerikas in bezug auf Handelsunternehmen nachzuahmen.

Große Mengen von Kohle wurden von Südafrika nach dem Sudan und Argentinien verhandelt. Auch Ecuador und die Ost- und Westküsten von Afrika waren gute Abnehmer für Kohle. Von Interesse ist ein Vergleich der Preise für Bunkerkohle an den verschiedenen Häfen, nämlich für die Tonne in Durban 14 sh 9 d bis 18 1/2 sh, Kapstadt 26 1/2 sh bis 28 sh, Portsaid Lucia 46 sh, Madeira und Las Palmas 89 1/2 sh, Teneriffa 89 sh und Neapel 110 sh. B.

#### Französisch-Spanische Eisenbahngesellschaft für den Bahnbau Tanger—Ses.

Nach neueren französischen Meldungen hat sich eine Französisch-Spanische Eisenbahngesellschaft zum Bau der Bahn Tanger—Ses mit einem Gesellschaftskapital von 15 Millionen Franken gebildet; davon sei ein Drittel eingezahlt; 60 v. H. -- 9 Millionen Franken oder 18 000 Aktien seien in französischen, 40 v. H. 6 Millionen Franken in spanischen Händen. Die in Frankreich auszugebenden Schuldverreibungen genießen französische Zinsbürgschaft.

\*) Aus dem amtlichen Jahresbericht (nach „African World“ vom 12. August 1916, Nr. 718, S. 37).

## Neue Literatur.\*)

### II.

Zusammengestellt in der Bibliothek des Reichs-Kolonialamts.

Die eingereichten Bücher, deren Aufzählung und Besprechung sich die Redaktion durchaus vorbehält, werden unter keinen Umständen zurückgesandt.

#### I. Geschichte und Politik.

- \***Bratter, C. A.:** Die dänischen Antillen. in: Europäische Staats- und Wirtschafts-Zeitung. Jg 1916. Nr. 35. S. 1580ff. [1]

Kriegsgefangenen in Afrika. Von d. Kriegsgefangenen (Eduard) **Brauer** aus Beerfelden, in die Schweiz ausgetauscht im Mai 1916. Bericht in Briefen. Hrsg. von J. Schmitt. Darmstadt: Falkenocr. 1917. 115 S. 8<sup>o</sup>. [2]

\***Close, Percy L.:** A Prisoner of the Germans in South-West Africa. London: Unwin (1916). IX, 318 S. 8<sup>o</sup>. [3]

\***Currey, C. H.:** British Colonial Policy, 1783—1915. Oxford [usw.]: Univ. Press 1916. 266 S. 8<sup>o</sup> [4]

\***Fonek, Hh.:** Farbige Hilfsvölker. Die militärische Bedeutung von Kolonien für unsere nationale Zukunft. Im Auftrage des Kolonial-Wirtschaftlichen Komitees verfaßt von Hh. Fonek. Berlin: Kolonial-Wirtschaftliches Komitee 1917. 20 S. 8<sup>o</sup>. [5]

\***Gütshcke:** Deutschland und England in Afrika. in: Die Grenzboten 1917, Jg 76, Nr. 10, S. 296ff. [6]

\***Jühlinger, Otto:** Koloniale Aufgaben für Mitteleuropa. in: Europäische Staats- und Wirtschafts-Zeitung 1917, Jg 2, Nr. 2, S. 38ff. [7]

\***Kolbe, Franz:** Die Freiheit der Meere und die deutsche Kolonialbetätigung nach dem Kriege. in: Deutsche Politik. Hrsg. Ernst Jaeckh [u. a.] 1917. Jg 2. H. 5, S. 152ff. [8]

\***Kolbe, Franz:** Nach diesem Kriege muß Deutschland ein großes Kolonialreich besitzen. in: Deutsche Politik. Hrsg. von Ernst Jaeckh [u. a.] 1916. Jg 1. H. 52, S. 2228ff. [9]

\***Kuhn, Albert:** Die ersten Deutschen in der Fremdenlegion. Selbsterlebnisse eines Tübinger Studenten 1831—1833. Stuttgart: Gerschel 1917. 159 S. 8<sup>o</sup>. [10]

\***Leutwein, Paul:** Mitteleuropa — Mittelafrika. Dresden & Leipzig: „Globus“ 1917. 58 S. 8<sup>o</sup>. (Bibliothek für Volks- und Weltwirtschaft. Hrsg. Franz von Mammen. H. 33.) [11]

\***Martin, Camille:** Togo et Cameroun. Paris: Comité de l'Afrique franç. 1916. 89 S. 8<sup>o</sup>. [12]

\***Pierre-Allye:** L'Éthiopie et les convoitises allemandes. La politique anglo-franco-italienne. Avec 3 ill. et 2 cartes hors texte. Paris: Berger-Levrault 1917. XXXI. 285 S. 8<sup>o</sup>. [13]

\***Quessel, Ludwig:** England und die deutsche Kolonialpolitik. in: Sozialistische Monatshefte 1917. Jg 23. H. 2, S. 70ff. [14]

\*) Mit einem \* sind die Titel der Werke bezeichnet, welche bei der Redaktion des Kolonialblattes eingingen; mit einem • diejenigen, welche von der Bibliothek des Reichs-Kolonialamts käuflich erworben wurden.

\***Robinson, J. P. Kay:** With Botha's army. With introductory letter by General Botha. London: Allen & Unwin Ltd. 1915. 158 S. 8<sup>o</sup>. [15]

\***Schott, Gerhard:** Die Bedeutung der portugiesischen Inselbesitzungen. in: Europäische Staats- und Wirtschafts-Zeitung. Jg 1916. Nr. 35, S. 1572ff. [16]

\***Zimmermann, Alfred:** Der gescheiterte Versuch der Neutralisierung Mittelafrikas. in: Zeitschrift f. Völkerrecht Hrsg. von Josef Kohler u. Max Fleischmann 1917. Bd 10. S. 38ff. [17]

\***Zimmermann, Emil:** Die Bedeutung Afrikas für die deutsche Weltpolitik. Berlin: Mittler & Sohn. 1917. 65 S. 8<sup>o</sup>. [18]

\***Zimmermann, Emil:** Die ersten dreißig Jahre deutscher Kolonialwirtschaft. Berlin: [1916] Mittler & Sohn. 11 S. 8<sup>o</sup>. (Kolonial-Wirtschaftl. Komitee. E. V.) [19]

\***Below, Georg von:** Die deutsche Geschichtsschreibung von den Befreiungskriegen bis zu unseren Tagen. Leipzig: Quelle & Meyer 1916. VIII, 184 S. 8<sup>o</sup>. [20]

\***Casement, Roger, Sir:** Gesammelte Schriften. Irland, Deutschland und die Freiheit der Meere und andere Aufsätze. Dieffen vor München: Huber 1916. 215 S. 8<sup>o</sup>. [21]

\***Cohen, Max:** Das Volk und der Krieg. Berlin: Hobbing 1916. 56 S. 8<sup>o</sup>. (Um Deutschlands Zukunft. Hrsg. vom Bund Deutscher Gelehrter und Künstler. H. 1.) [22]

\***Grumbach, S.:** Das annexionistische Deutschland. Eine Sammlung von Dokumenten, die seit dem 4. August 1914 in Deutschland öffentlich oder geheim verbreitet wurden. Mit e. Anh.: Annexionistische Kundgebungen. Lausanne: Payot & Co. 1917. X, 471 S. 8<sup>o</sup>. [23]

\***Loeb, Moritz:** Schürer des Weltbrandes. Eduards unselige Erben. Neue Folge. Augsburg: Haas & Grabherr (1916). VIII, 149 S. 8<sup>o</sup>. [24]

\***Pfenge, Johann:** 1789 und 1914. Die symbolischen Jahre in der Geschichte des politischen Geistes. Berlin: Springer 1916. 175 S. 8<sup>o</sup>. [25]

\***Williamson, James A.:** The foundation and growth of the British Empire. London: Macmillan & Co. 1910. XII, 290 S. 8<sup>o</sup>. [26]

\***Winnig, August:** Die deutschen Gewerkschaften im Kriege. Stuttgart u. Berlin: Deutsche Verl. Anst. 1917. 36 S. 8<sup>o</sup>. (Der Deutsche Krieg. Hrsg. von Ernst Jaeckh. 87.) [27]

#### II. Geographie, Reisebeschreibungen, Ethnographie, Archäologie.

\***Behrmann, W.:** Neue Forschungen in Kaiser-Wilhelmsland, Neuguinea.

Aus: Zeitschrift der Gesellschaft f. Erdkunde zu Berlin. 1916. Nr. 10. [28]

\*Frey, G.: Eine Forschungsreise in das Innere Borneos.  
Aus: Zeitschrift der Gesellschaft f. Erdkunde zu Berlin. 1916. Nr. 10. [29]

\*Frey, G.: Der Nordosten Papuas der Britischen Kolonie Neuguinea.  
Aus: Zeitschrift der Gesellschaft f. Erdkunde zu Berlin. 1916. Nr. 10. [30]

\*Meyer, Hans: Die Barundi. Eine völkerkundl. Studie aus Deutsch-Ostafrika. M. 1 Kt., 32 Lichtdr. Taf., 23 Taf. in Ätzung u. 19 Textabb. Leipzig: Spamer 1916. XIV, 205 S. 4<sup>o</sup>.  
(Kgl. Sächs. Forschungsinstitute in Leipzig. Reihe 1, Bd 1.) [31]

\*Trittelvitz, W.: Ruanda, ein deutsches Missionsgebiet in Innerafrika. (M. 9 Bild.)  
in: Die Evangel. Missionen 1917, Jg 23, Nr. 1 ff. [32]

\*Wronka, Johannes: Kurland und Litauen. Ostpreußens Nachbarn. Freiburg i. Br.: Herder 1917. XII, 176 S. 8<sup>o</sup>. [33]

### III. Naturwissenschaften.

\*Beiträge zur Kenntnis der Land- und Süßwasserfauna Deutsch-Südwestafrikas. Hrg. von W. Michaelson. Lief. 4. Hamburg: Friedrichsen & Co. 1916. 8<sup>o</sup>. [34]

\*Beiträge zur Kenntnis der Meeresfauna Westafrikas. Hrg. von W. Michaelson (Hamburg). Bd 2, Lief. 1. Hamburg: Friedrichsen & Co. 1916. 8<sup>o</sup>. [35]

\*Urban, Ignaz: Die deutschen Schutzgebiete.  
Aus: Urban, Ign.: Geschichte des Königlichen Botanischen Museums zu Berlin-Dahlem. 1916. [36]

\*Kuhlmann, W.: Der Bohraparat des Bohrwurms *Teredo navalis*.  
in: Die Naturwissenschaften. Wochenschrift f. die Fortschritte der Naturwissenschaft . . . Hrg. von Arnold Berliner u. August Pütter. 1916, 4. Jg. H. 47. [37]

### IV. Medizin.

\*Kersten, H. E.: Lezithin in der Tropenpraxis.  
Aus: Archiv f. Schiffs- und Tropenhygiene 1916. Bd 20. [38]

\*Külz, L.: Pathologische und therapeutische Beobachtungen aus Niedermesopotamien.  
Aus: Archiv für Schiffs- u. Tropenhygiene. Bd 20. 1916. [39]

\*Külz, L.: Kriegsmalaria.  
Aus: Münchener Medizinische Wochenschrift 1917. Nr. 4. [40]

\*Mayer, Martin: Klinische Beobachtungen aus der Krankenabteilung des Instituts für Schiffs- und Tropenkrankheiten.  
Aus: Archiv f. Schiffs- und Tropenhygiene 1916. Bd 20. [41]

\*Stuedel: Verlauf endemischer Malaria nach Entfernung der Parasitenträger. Mit 1 Kurve.  
in: Archiv für Schiffs- und Tropenhygiene 1917. Bd 21. Nr. 2. [42]

\*Teichmann, E.: Glossinen und Trypanosomen.  
Aus: Deutsche Medizinische Wochenschrift 1916. Nr. 47. [43]

\*Teichmann, Ernst: Mischinfektionsversuche mit Trypanosomen.  
Aus: Zeitschrift f. Hygiene und Infektionskrankheiten 1916. Bd 82. [44]

### V. Rechtswissenschaft und Verwaltung.

\*Mathies, Otto: Die Beschränkungen der Gewerbe- und Handelsfreiheit in den deutschen Schutzgebieten. Hamburg: Friedrichsen & Co. 1916. XV, 130 S. 8<sup>o</sup>. (Abhandlungen des Hamburgischen Kolonialinstituts. Bd 29.) [45]

\*Annuaire International de législation agricole. 51ème Année — 1915. — Internationales Jahrbuch der landwirtschaftlichen Gesetzgebung. (Französischer Text, analytische Einleitung u. Inhaltsverz. in deutscher Sprache). Rome, 1916. Imprim. de l'Institut Internat. d'Agriculture. CVII, 1460 S. 8<sup>o</sup>. (Institut Internat. d'Agriculture.) [46]

\*Finanz-Ministerial-Blatt. Hrg. im Königl. Preuß. Finanzministerium. Jg 1. Nr. 1 ff. Berlin: Decker 1917. 8<sup>o</sup>. [47]

\*Nord, Erich: Rechtsverfolgung in der Türkei zur Zeit der Kapitulationen.  
in: Zeitschrift f. vergl. Rechtswissenschaften 1916. Bd 34. S. 381 ff. [48]

\*Recht, Verwaltung und Politik im Neuen Deutschland hrg. von Alfred Bozi und Hugo Heinemann. Stuttgart: Enke 1916. VIII, 403 S. 8<sup>o</sup>. [49]

\*Die neuen Reichskriegssteuer-Gesetze. Berlin: Schwarz (1916). 66 S. 8<sup>o</sup>. [50]

\*Seckriegsrecht im Weltkrieg. Sammlung diplomatischer Noten und anderer Urkunden. Zusammenge-  
st. im Auftr. des Staatssekretärs des Reichs-Marine-  
Amts. Urkunden 1—308. Berlin: 1916. 2 Bde 8<sup>o</sup>. [51]

### VI. Volkswirtschaft, Gesellschaftswissenschaft und Statistik.

\*Archiv für Wirtschaftsforschung im Orient.  
Hrg.: Richard Junge unter Mitwirkung von C. H. Becker [u. a.]. Jg 1. Weimar: Kiepenheuer 1916. 8<sup>o</sup>. [52]

\*Bericht der wissenschaftlichen Expedition, welche die Jüdisch-Territoriale Organisation unter dem Schutze der portugiesischen Regierung ausgesandt hatte, um Gebiete Angolas zu prüfen, ob sie für eine jüd. Ansiedlung geeignet sind. Erstatet von J(ohn) W(alter) Gregory. Wien: Löwit i. Komm. 1914. 68 S. 4<sup>o</sup>. [53]

\*Jünger, Karl: Die jüdisch-deutsche Kolonisation Palästinas und die türkisch-deutsche Zukunftspolitik.  
in: Die Umschau 1917, Jg 21, Nr. 6 S. 101 ff. [54]

\*Leutwein, Paul: Kolonialpolitik und Weltpolitik.  
in: Europäische Staats- und Wirtschafts-Zeitung 1917, Jg 2, Nr. 3 S. 74 ff. [55]

\*Rupplin, A.: Syrien als Wirtschaftsgebiet.  
Aus: Der Tropenpflanzer. Bd XVI, 1916. Beih. 3/5. [56]

\*Beiträge zur Kriegswirtschaft. Hrg. von der volkswirtschaftlichen Abteilung des Kriegsernährungsamts. H. 1 ff. Berlin: Hobbing 1916 ff. 8<sup>o</sup>. [57]

\*Junge, Reinhard: Das Problem der Europäisierung orientalischer Wirtschaft. Dargest. an den Verhält-



nissen der Sozialwirtschaft von Russisch-Turkestan. Bd 1. Mit 4 farb. Karten u. Skizzen. Weimar: Kiepenheuer 1915. 89.

(Archiv f. Wirtschaftsforschung im näheren Orient. Hrg. von R. Junge. Außerord. Veröff. Nr. 1.) [68]

\***Rathennu**, Walther: Probleme der Friedenswirtschaft. (Vortrag geh. 1916.) Berlin: Fischer 1917. 56 S. 89.

\***Schulmann**, Leon, Jaffa (Palästina): Zur türkischen Agrarfrage. Palästina und die Fellachenwirtschaft. Weimar: Kiepenheuer 1916. 89.

(Archiv f. Wirtschaftsforschung im näheren Orient. Hrg. von R. Junge. Außerord. Veröff. Nr. 2.) [60]

\***Trietsch**, D.: Deutschland. Tatsachen und Ziffern. Eine statistische Herzstärkung. München: Lehmann 1916. 32 S. 89.

\***Warmbold**, Hermann: Futtergetreide im Kriege. Berlin: Hobbog 1917. 44 S. 89.

(Beiträge zur Kriegswirtschaft. Hrg. von der Volkswirtschaftl. Abteil. des Kriegsernährungsamts. H. 4.) [62]

\***Wohlmann**, F.: Unsere Volksernährung und die deutsche Hausfrau. Berlin: Parey 1915. 32 S. 89.

## VII. Handels- und Finanzwissenschaft.

\***Goetz**, Leop. Karl: Deutsch-Russische Handelsverträge des Mittelalters. Mit 1 Plan im Text und 1 Karte. Hamburg: Friedrichsen 1916. XV, 394 S. 89.

(Abhandlungen des Hamburgischen Kolonialinstitute. Bd. 37.) [64]

\***Schür**, Johann Friedrich: Umgestaltung und Neuorientierung des Handels infolge des Krieges. Festrede ... Berlin: G. Reimer 1916. 31 S. 89.

(Korporation der Kaufmannschaft von Berlin. Handels-Hochschule Berlin.) [65]

\***Schoppel**, Hans: Bargeldloser Verkehr, unsere Reichsbank und der Krieg. Stuttgart u. Berlin: Deutsche Verl. Anst. 1917. 50 S. 89.

(Der Deutsche Krieg. Hrg. von E. Jäckh. 88.) [66]

## VIII. Land-, Forst- und Hauswirtschaft,

### Jagd, Fischerei.

\***Besser**, Hans: Natur- und Jagdstudien in Deutsch-Ostafrika. Mit zahlr. Abb., 1 Kärtchen u. e. Umschlagbild. Stuttgart: Franckh 1917. 70 S. 89.

(Kosmos. [Buchbeil. 1917, 3.]) [67]

\***Bredemann**, G.: Die Heuschreckenplage in Kleinasien und ihre Bekämpfung im Jahre 1916.

in: Die Umschau 1917. Jg 21, S. 29 ff. [68]

\***Flekeudey**, E.: Zur maschinellen Aufbereitung der Ölpalmenfrüchte.

in: Der Tropenpflanzer 1917, Jg 20, Nr. 2, S. 69-77. [69]

\***Gans**, Heinrich: Banteng (*bilbos sondaicus*) und Zebu (*bos indicus*) und ihr gegenseitiges Verhältnis nebst Ausführungen über den Einfluß der Domestikation beim Banteng, Gaur, Ur und Yak. (Mit 5 photogr. Taf.)

Aus: Kühn-Archiv. Hrg. von F. Wohlmann. 1915. Bd 6. [70]

\***Güldenpfennig**, H.: Studien über die Beschaffenheit der Wolle von reinblütigen Schafen und Somali-Kreuzungen. (Mit 1 Textabb.)

Aus: Kühn-Archiv. Hrg. von F. Wohlmann. 1915. Bd 6. [71]

\***Schaefer**, C. A.: Westanatolische Baumwolle.

in: Weltwirtschaft 1917. Jg VII, Nr. 1, S. 7. [72]

\***Walger**, Theodor: Die Coca. Ihre Geschichte,

geographische Verbreitung und wirtschaftliche Bedeutung.

in: Der Tropenpflanzer 1917, Bd 17. Beih. Nr. 1. [73]

\***Berleht** des Deutschen Landwirtschaftsrats betr. Feldversuche über die Wirkung verschiedener stickstoffhaltiger Düngemittel. E. Arbeit der Landwirtschaftlichen Versuchsstation Darmstadt, von Paul Wagner. Berlin: Parey 1916. VIII, 136 S. 89.

(Berichte über Landwirtschaft hrg. im Reichsamte des Innern. H. 40.) [74]

\***Oettinger**, J.: Die jüdische Kolonisation in Argentinien.

in: Der Tropenpflanzer 1916, Jg 19, Nr. 12, S. 640 ff. [75]

\***Warburg**, O.: Was kann uns die türkische Landwirtschaft in der Zukunft liefern?

in: Der Tropenpflanzer 1917, Jg 20, Nr. 2, S. 55-68. [76]

## IX. Bau- und Ingenieurwissenschaft. Verkehr. Technik.

\***Baltzer**, Fr.: Die wirtschaftliche Entwicklung der deutschen Kolonialbahnen Afrikas bis zum Ausbruch des Krieges.

in: Europäische Staats- und Wirtschafts-Zeitung 1917, Jg 2, Nr. 2, S. 42 ff. [77]

\***Baltzer**, Franz: Grundsätzliches über Wesen und Bau von Kolonialbahnen.

in: Das neue Deutschland. Hrg. von Adolf Grabowsky. 1916/17. 5. Jahrg., H. 10. [78]

\***Lewin**, Evans: Railways in Africa.

in: The United Empire. Vol. VIII, 1917, Nr. 1 ff. [79]

\***Schriftwechel** des Verbandes mit dem Reichs-Kolonialamt über Erfolge mit der Wünschelrute in Deutsch-Südwestafrika. Bearb. von G. Franzius.

in: Schriften des Verbandes zur Klärung der Wünschelrutenfrage. H. 7. [80]

## X. Berg- und Hüttenwesen.

Vacat.

## XI. Gewerbe und Industrie.

Vacat.

## XII. Unterricht und Sprachwissenschaft.

\***Offe**, Hans: Ziele und Wege der Erdkunde an höheren Schulen. Leipzig: Freytag 1917. 48 S. 89.

## XIII. Religion und Mission.

\***Richter**, Julius: Das deutsche Kolonialreich und die Mission. Basel: Missionsbuchhandlung 1914. 171 S. 89.

(Missionsstudienbücher. Hrg. von der deutschen Missionstudienkommission. Bd 2.) [82]

\***Steyler Missionsbote.** 1916. Steyl: Missions-  
druckerei 1916. 190 S., 8<sup>o</sup>. [83]

**Schlatter, Wilh.:** Geschichte d. Basler Mission  
1815—1915. Mit bes. Berücks. d. ungedr. Quellen  
dargest. Bd 3: Die Geschichte d. Basler Mission in  
Afrika. Mit 2 (farb.) Karten. Basel: 1916 Missions-  
buechl. XV, 345 S., 8<sup>o</sup>. [84]

\***Stadt Gottes.** Jg 39, 1916. Steyl: 1916 Missions-  
druckerei. 512 S., 8<sup>o</sup>. [85]

**XIV. Schöne Literatur und Kunst.**

**Hambrecht, Paul:** Süd-märchen. Aus Austra-  
lien, Neu-Guinea, Fidji, Karolinen, Samoa, Tonga,  
Hawai, Neu-Seeland u. a. Jena: Diederichs 1916.  
XXIV, 358 S., 8<sup>o</sup>.  
(Die Märchen d. Weltliteratur. [Bd 12.] [86]

**XV. Heer und Marine.**

**Krieger, Bogdan:** Der Kaiser im Felde. Berlin  
Kameradschaft usw. 3

\***Meuß, [Johann] Friedrich:** Zum Hundertjah-  
tage der Stiftung d. preussischen Kriegslagge 188  
24. Nov. 1916. Die Geschichte der preussischen Flagg  
Nach d. Akten u. anderen Quellen dargestellt u. a  
Befehl d. Staatssekr. d. Reichs-Marine-Amtes hrs  
Mit 4 Abb. u. 10 Taf. Berlin: Mittler 1916. X  
175 S., 4<sup>o</sup>. 4

**XVI. Verschiedenes.**

Vacat.

