

Der Konjul warnte dringend davor, Chinesen in den Kupferbergwerken Katangas einzuführen, weil eine solche Maßnahme die Stimmung in Südafrika gegen die belgische Kolonie sehr erregen und beeinflussen werde.

Diese zuberichtigliche Ansicht hinsichtlich der von Südafrika aus für Katanga drohenden Gefahren erfuhr einen Rückschlag infolge einer Rede, die der General Smuts bei Gelegenheit eines Banketts zu Ehren englischer Parlamentarier am 13. Oktober 1913 in Pretoria zu halten für gut befunden hatte. Smuts hatte sich dahin geäußert, »that the day was not far distant when nearly all, if not all, African territories South of the Equator would form part of the Union of South Africa«, und der anwesende Unterstaatssekretär für die britischen Kolonien, Lord Emmott, hatte in einer Erwiderung auf diese Rede »the soundness of his vues« aufgetragen.

Diese Vorgänge gaben dem Minister Davignon Veranlassung, durch den Gesandten Grafen Lalain bei Sir Edward Grey das Erstaunen der belgischen Regierung über diese Äußerungen zum Ausdruck bringen zu lassen. Wie Davignon dem Kolonialminister am 9. Januar 1914 mitteilte, habe Grey geantwortet, daß auch schon der Gouverneur von Portugiesisch-Ostafrika bei dem Generalgouverneur der Union diewerhalb Schritte getan habe, daß indessen die Zeitungsberichte über die Reden ungenau seien, sie hätten sich nur auf »certain British territories not at present included within its area of administration« — die beiden Rhodësia — bezogen.

Der Generalkonjul Forthomme berichtete am 11. November 1913 ausführlich über diese Vorgänge nach Brüssel. General Botha habe sich in Nykstrom bei einer Rede ähnlich ausgesprochen, aber nur den Anschluß beider Rhodësia an die Union verlangt mit Rücksicht auf die bevorstehende Revision der Charta der British South Africa Co. von 1889. Die Burenpartei habe den Anschluß verlangt. Die Compagnie aber habe, unterstützt von der imperialistischen Gruppe des Lord Selborne in London, das Bestreben, diesen so lange als möglich zu verhindern, um den englischen

Elementen in Rhodësia das Übergewicht gegen die Buren zu verschaffen. Ihr neuer Präsident, Sir Starr Jameison, unterstütze diese Politik. Auch die Partei der Progressiven in Südafrika sei dafür, weil sie glaube, daß allein Rhodësia die Zukunft der Engländer in Südafrika retten könne.

Man meine vielfach, daß Smuts mit seiner Rede es vielmehr auf Deutschland abgezielt habe, und zwar im Hinblick auf das deutsch-englische Abkommen wegen der portugiesischen Kolonien und dem deutschen Vorschuß von 3 Millionen Pfund an die Lobitobahn-Gesellschaft, das die Südafrikaner beunruhige und auch ihre Aufmerksamkeit wieder auf den Kongo lenke. »Wir haben ein Interesse daran, daß der Anschluß von Rhodësia nicht zu schnell erfolgt, und können uns glücklich schätzen, daß die Bourparlers von 1909 nicht zum Ziel geführt haben. Solange Rhodësia noch englischer Besitz ist, können wir auf Unterstützung in London rechnen und haben daher Zeit, unseren Besitz zu konsolidieren. Wenn dann schließlich Rhodësia übernommen wird, wird es eine Stütze gegen die deutschen Pläne von Angola aus sein, die nicht zögern werden, eine Verbindung mit Ostafrika anzustreben. Unsere Bevölkerungspolitik wird das beste Verteidigungsmittel für uns sein. Industrie, Eisenbahnen lassen sich kaufen, »une population il faut l'assimiler, ce qui comporte beaucoup de temps et surtout des envahisseurs nombreux eux-mêmes. Or c'est là l'élément que l'Allemagne par exemple ne possède pas encore en Afrique.«

Der Konjul machte dann darauf aufmerksam, daß seit einem Jahr das Bestreben in Belgien, Katanga zu bevölkern, sich abzuwachen scheine. Das wäre ein schwerer Fehler trotz der bestehenden Finanzschwierigkeiten der Kolonie. Man könne nicht daran denken, die Ausgaben zu vermindern, man müsse den Belgiern in Katanga helfen, selbst wenn die Staatslieferungen teurer ausfallen sollten. Die Beamten überläßen, »qu'il n'est hélas, pas encore donné à la Belgique d'exploiter son champ en paix, sans avoir à se préoccuper de la pensée secrète de ses voisins.«

Vermischtes.

Elektrifizierung von Bahnbetrieben in Südafrika.

Nach Mitteilung des »South African Mining Journal« beschäftigt sich die Eisenbahnverwaltung von Südafrika mit der Frage der Elektrifizierung des Betriebes gewisser Eisenbahn-

strecken; die Frage wurde in den Jahren 1913 und 1914 in der Öffentlichkeit lebhaft erörtert, war aber seit Kriegsausbruch in den Hintergrund getreten. Während die Einführung des elektrischen Betriebes auf den Fernbahnen des südafrikanischen

Neges zur Zeit noch nicht in Betracht kommt, steht diese aber neuerdings in Frage für einige kurze Verkehrsreiche Vorortstrecken, wie die Linien nach Wynberg und Simonstown (südlich von Kapstadt) und nach Sea Point (südwestlich von Kapstadt), die Bahn Springs—Kauffontein im Randgebiet (östlich und westlich von Johannesburg) und einige Bahnen in der Umgebung von Durban und Pietermaritzburg; die Linie nach Simonstown wäre vielleicht schon seit Jahren in elektrischen Betrieb umgewandelt worden, wenn nicht wegen der Anwendung des Einphasenstroms weitgehende Meinungsverschiedenheiten entstanden wären. Bei der genannten Linie und der nach Sea Point scheinen die Vorbedingungen für den elektrischen Antrieb besonders günstig zu liegen, da die Kohlen für diese Strecken weither von den Seen des Nordens oder von Natal her bezogen werden müssen. Die Verkehrsbedingungen der genannten Strecken sollen sich mehr als irgendwo sonst in Südafrika den Verhältnissen der Umgebung von London annähern, dessen Vorortbahnen längst mit Erfolg zum elektrischen Betrieb übergegangen seien. Dabei ist die Frage, ob die Eisenbahnverwaltung für ihre Bahnzwecke eigenen Strom erzeugen oder ihn von fremden Kraftwerken oder den Ortsbehörden beziehen wird, Gegenstand eingehender Erwägungen. (Afric. World vom 2. Febr. 1917.)

Afrikanische Eisenbahnfragen.

Zu dem Sammarheft der Zeitschrift „United Empire“ des Royal Institute zu London behandelt Ebans Lewin in seiner Abhandlung über die „Eisenbahnen in Afrika“ die großen Oberlandbahnen des afrikanischen Festlandes und das Problem der Trans-Saharabahn. Er knüpft dabei an eine in der „Morning Post“ vom 14. und 19. August 1915 enthaltene Beschreibung der Kolonialbahnen in den deutschen Schutzgebieten an und weist auf den bedeutungsvollen Fortschritt des Eisenbahnbaues im dunkeln Erdteil hin, der sich, allerdings infolge des Krieges von der großen Öffentlichkeit weniger beachtet, in den letzten Jahren vollzogen habe. Dabei lenkt der Verfasser die Aufmerksamkeit auf folgende sechs Tatsachen:

1. die Vollendung der Tanganjikabahn, von den Deutschen aus strategischen Gründen in großer Schnelligkeit vorgetrieben, um an die Reichstümer von Matanga zu gelangen, ehe die von der Westküste Afrikas her rasch fortschreitenden Bahnen den reichsten und am meisten verheißungsvollen Teil von Innerafrika erreichen;
2. den Zusammenstoß des skandinavischen Wahweges mit den Bahnen von Deutsch-Südwestafrika, so daß es jetzt möglich geworden ist, mit der

Eisenbahn von Swakopmund oder Walfischbucht bis Kambove in Belgisch-Kongo, oder zur entgegen- gesetzten Küste nach Beira, Laurengo-Marques und Durban zu gelangen, ohne das südafrikanische Bahnnetz zu verlassen;

3. die Fertigstellung der großen französischen Kolonialbahn von Djibuti nach Adis Abeba, der Hauptstadt Abyssiniens;
4. den Bau der Bahn von Rabat nach Casablanca entlang der Küste von Marokko nach Fes, der nördlichen Hauptstadt des Landes;
5. Vollendung des großen Eisenbahn- und Wasserweges von der Mündung des Kongostroms bis Albertville am Tanganisasee durch Fertigstellung der belgisch-kongoleischen Luftgahabahn;
6. Verbindung der britischen Ugandabahn mit der deutschen Nambarabahn in dem fruchtbarsten Bezirk des Südsaharagebietes durch eine Zweigbahn.

Diese wichtigen Vorgänge, die sich fast völlig unbeachtet während der Wirren des Weltkrieges oder kurz vor seinem Ausbruch abspielten, sind nach Ansicht des Verfassers ein bedeutungsvolles Zeichen der Tätigkeit, die sich gegenwärtig in der Umwandlung Afrikas mittels Schienen und Dampf vollzieht, ein Prozeß, der durch den Krieg eher beschleunigt als gehemmt werde.

In seinen weiteren Darlegungen behandelt Lewin die französischen Kolonialbahnen und beschäftigt sich zum Schluß eingehend mit dem Plane der Trans-Saharabahn als einer Weltverkehrslinie, deren Ausführung nach seiner Ansicht zu keiner Zeit wesentliche bauliche und technische Schwierigkeiten entgegenständen. Mit der Befriedung des Saharagebietes und besonders mit der Befestigung des französischen Einflusses entlang der nördlichen Küste des Tschadsees sei für das Unternehmen nunmehr eine neue Epoche angebrochen, die schließliche Verwirklichung des großen nationalen und strategischen Werks sei nur noch eine Frage der Zeit und hänge ab von der Anbringung der Geldsummen, die ein so gewaltiges Unternehmen erfordere.

Die plötzlich erwachte englische Begeisterung für das französische Trans-Sahara-Unternehmen dürfte wohl neuerdings in der englisch-französischen Freundschaft ihre Quelle und Nahrung gefunden haben. Ob sie von Dauer sein wird?

Die Tätigkeit des Instituts für Schiffs- und Tropenkrankheiten 1916.*)

Die Studie zur Einführung in das Studium der Schiffs- und Tropenkrankheiten und die zur Ausbildung von niederm Sanitätspersonal haben im Berichtsjahre nicht stattfinden können, da die Dozenten

*) Vgl. „D. Kol. W.“ 1916, Nr. 10 11, S. 163 ff.



des Instituts bis auf drei in das Heer einberufen waren. Von den nicht einberufenen wissenschaftlichen Beamten des Instituts wurden zwei im Auftrage der Medizinalabteilung des Kriegsministeriums wiederholt zur Erforschung und Bekämpfung von Sunden und tropischen Krankheiten in die besetzten Gebiete im Osten und Südoften entsandt. Weiter wurden im Institut ständig wissenschaftliche Untersuchungen für die Seereiserverwaltung ausgeführt, besonders auf Tropenkrankheiten (Malaria, Darmparasiten usw.) und über Mittel gegen Ungeziefer zur Verwendung im Felde.

Unter Mitwirkung des Instituts hat das Kriegsministerium eine Druckschrift mit dem Titel „Richtlinien für die Malariabehandlung“ herausgegeben.

Im Berichtsjahre wurden im Institut nur zwei Arbeitsplätze von im eigenen Interesse Teilnehmenden belegt, von einem Kreisarzt und einem Nichtakademiker.

Auch während des verflohenen Jahres dienten

das Krankenhaus und der größte Teil des Hauptgebäudes des Instituts als Reservelazarett (140 Betten). Unter den Militärkranken waren viele Tropenranke. Für malarialranke Seereisengehörige wurde eine besondere Malariastation errichtet, der auf Veranlassung des Kriegsministeriums aus dem Felde kommende Malariafranke zugewiesen werden.

Die Zahl der im Berichtsjahre behandelten Zivilkranken betrug 72 mit 2281 Verpflegungstagen. Der durchschnittliche tägliche Krankenbestand belief sich auf 6,1 Kranke. Der Höchstbestand wurde am 25. Februar mit 13 Kranken erreicht. Die durchschnittliche Behandlungsdauer betrug 31,4 Tage. Von den behandelten Kranken sind fünf gestorben.

Eine Zusammenstellung über die im Verlaufe des Jahres von den Mitgliedern des Instituts veröffentlichten wissenschaftlichen Arbeiten ist in der Anlage beigefügt.

Anlage.

Verzeichnis der wissenschaftlichen Arbeiten, welche im Verlaufe des Jahres 1916 von Mitgliedern und Gästen des Instituts für Schiff- und Tropenkrankheiten zu Hamburg veröffentlicht worden sind.

Verfasser	Titel der Arbeit	Veröffentlicht in
Reinhard, Paul . . .	Röntgenbefunde bei beriberiartigen Erkrankungen.	Archiv für Schiff- u. Tropenhygiene, Bd. 20, S. 1.
da Rocha-Lima, S. . .	Beobachtungen bei Mectophylusläusen	Desgl., S. 17.
Alfiste, Max †	Ein Beitrag zur Kenntnis der Kernentwicklung bei den Ciliaten.	Archiv f. Protistenkunde, Bd. 36, S. 215.
*) Brug, S. L.	Die schwarzen Sporen (black spores) bei der Malariainfektion im Mädenkörper.	Desgl., S. 188.
Eifora, S.	Beiträge zur Anatomie, Physiologie und Biologie der Kleiderlaus (Pediculus vestimenti Nitzsch). I. Anatomie des Verdauungstraktes.	Beilage 1 zum Archiv f. Schiff- u. Tropenhygiene, Bd. 20.
*) Behrend, sturt . . .	Über die Wirkung des Myzerins auf Protisten und Pflanzenzellen.	Archiv f. Protistenkunde, Bd. 36, S. 174.
Koch, W. u. Mayer, Martin	Merksblatt zur Vorbeugung und Behandlung der Malaria sowie zur Bekämpfung ihrer Überträger, der Stechmücken.	Mündener mediz. Wochenschrift, Nr. 17, S. 623.
Mayer, Martin	Über die Verbreitung von Clonorchis sinensis und anderer Helminthen unter chinesischen Schiffsmannschaften.	Archiv für Schiff- u. Tropenhygiene, Bd. 20, S. 209.
Jürg, Fritz	Über die Behandlung der Ankylostomiasis mit Oleum Chenopodii.	Desgl., Bd. 20, S. 215.
Halberkann, J.	Harn- und Stotunteruchungen bei Sprue	Desgl., Bd. 20, S. 225.
da Rocha-Lima, S. . .	Zur Ätiologie des Mectfiebers. Vorläufige Mitteilung.	Berliner klin. Wochenschrift, Nr. 21.
Reinhard, Paul	Röntgenbefunde bei klinischer und experimenteller Amöbenruhr.	Archiv f. Schiff- u. Tropenhygiene, Bd. 20, S. 245.
*) Brug, S. L.	Over de werking van chinine bij vogelmalaria (Proteosoma praecox) met antoekening over het aantoonen van chinine in met chinine behandelde Protozoën.	Tijdschr. v. vergelijkende geneeskunde; enz. Deel 2, afl. 2.
*) Derjelbe	Morphologische Studien an Proteosoma praecox.	Archiv f. Schiff- u. Tropenhygiene, Bd. 20, S. 239.
Halberkann, J.	Über Pseudocubegin. Vorkommen in Oocota usambarensis Engl.	Archiv der Pharmazie, Bd. 254, S. 4, S. 246.

*) Brug und Behrend sind Gäste am Institut gewesen.



Verfasser	Titel der Arbeit	Veröffentlicht in
Reinhard, Paul	Röntgenbeimide bei Veriberi	Vortschritte a. d. Gebiete der Röntgenstrahlen, Bd. 24, S. 104.
Salberkann, J.	Chemische und physikalische Methoden zur Bekämpfung der Melderläuse. Ein Beitrag zur Beurteilung ihrer Wirksamkeit.	Beilage 2 zum Archiv f. Schiff's u. Tropenhygiene, Bd. 20.
Behrend, Kurt (Vrsg.)	Zur Konjugation von <i>Loxoecephalus</i> . Aus dem Nachlaß von S. v. Frowazef.	Archiv f. Protistenkunde, Bd. 37, S. 1.
Rauer, Martin	Die Ergebnisse der experimentellen Mückenparasitenforschung.	Die Naturwissenschaften, S. 37.
da Rocha-Lima, S.	Untersuchungen über Mückenlarven	Münchener mediz. Wochenschrift, Nr. 30, S. 1381.
Rauer, Martin	Zur Symbiose von Spirochäten und fischförmigen Parasiten bei geschwüpigen Prozeffen.	Archiv f. Schiff's u. Tropenhygiene, Bd. 20, S. 442.
Reinhard, P.	Die radiologische Untersuchung tropischer Lebererkrankungen.	Deßgl., Bd. 20, S. 455.
da Rocha-Lima	Zur Ätiologie des Mückenparasiten	Centralbl. f. allg. Pathologie, Bd. 27, Heft 1: Striegs-patholog. Tagung.
Terjesbe.	Zur Ätiologie des Mückenparasiten. Bemerkungen zu den in Nr. 38 und 41 dieser Wochenschrift erschienenen Aufsätzen von Loepfer und Schüller.	Deutsche mediz. Wochenschrift, Nr. 44.
Martini, G.	Die Anatomie der <i>Oxyuris curvula</i>	Zeitschrift f. wissenschaftliche Zoologie, Bd. 116, S. 2/3, S. 137.
Rauer, Martin	Mikroskopische Beobachtungen aus der Krankenabteilung des Instituts für Schiff's und Tropenkrankheiten. I.	Archiv f. Schiff's u. Tropenhygiene, Bd. 20, S. 471.
da Rocha-Lima, S.	Die Larven des Mückenparasiten	Die Rundschau, Jg. 20, Nr. 51.

Literatur-Bericht.

Die völkerrechtlichen Urkunden des Weltkrieges.
I. Band: „Politische Urkunden zur Vorgeschichte“ (796 Seiten), herausgegeben von Th. Niemeyer und K. Strupp. Verlag von Duncker & Humblot, München und Leipzig 1916. Preis: geheftet M 20, gebunden M 25.

Das Ziel der Feinde in dem heutigen Weltkampfe ist nicht nur, das Deutsche Reich an Macht und Ansehen zu schädigen, sondern es ganz zu vernichten und das deutsche Volk seiner Selbständigkeit zu berauben. Es handelt sich um einen Daseinskampf, der jede verfügbare Kraft in den Dienst des Vaterlandes ruft. Dieses gewaltige Ringen mit seinen Opfern, seinen Anforderungen, Nöten, seelischen Erregungen hält die Gedanken im Banne und führt sie immer wieder zurück auf die Frage nach der Entstehungsursache und dem inneren Zusammenhang der Ereignis. Der Feind selbst hat die Lüge mit in seinen Dienst gestellt. In tendenziöser Absicht verfälscht und verdunkelt er den Hergang, um den Glauben zu erwecken, daß Deutschland den Kampf heraufbeschworen habe. Das Deutsche Volk hat ein Anrecht und das Bedürfnis, die völkerrechtlichen Tatsachen des Weltkrieges festgestellt zu sehen. In den völkerrechtlichen

Urkunden bestehen zuverlässige und unanfechtbare Zeugen, die das wahre Bild enthüllen. Zwar sind diese Urkunden bereits bei anderen Gelegenheiten bekanntgegeben worden; sie finden sich aber in den verschiedensten Schriften, Zeitungen, Berichten versteckt und verstreut, so daß sie nur wenigen einen Gesamtüberblick über die Lage gewähren können. Dadurch, daß die Herausgeber des völkerrechtlichen Jahrbuchs sich der Aufgabe unterzogen haben, die Urkunden zu sammeln und nach historischen Gesichtspunkten geordnet zu veröffentlichen, haben sie sich ein nicht hoch genug zu veranschlagendes Verdienst erworben.

Das vorliegende Buch ist der erste Band eines auf drei Kriegsbände berechneten Werkes. Sein Inhalt zerfällt in zwei Teile, den ersten größeren Teil, der die politischen Urkunden zur Vorgeschichte bringt, und in den zweiten Teil, der die Urkunden zur Anfangsgeschichte des Krieges bis zum 28. August 1914 enthält. Die folgenden Bände sollen die Urkunden der ferneren politischen Geschichte des Krieges, sodann die völkerrechtlichen Urkunden im engeren Sinne mitteilen. Die Urkunden selbst sind den sog. Farbbüchern, Berichten, Auslassungen der „Norddeutschen“

