

Nichtamtlicher Teil

Nachrichten aus den deutschen Schutzgebieten.

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

Deutsch-Ostafrika.

Eine englische Stimme über den Krieg in Ostafrika.

Wir haben in der letzten Nummer des „Deutschen Kolonialblattes“*) die anerkennenden Ausführungen eines neutralen Militärkritikers über die Kämpfe unserer ostafrikanischen Schutztruppe gebracht. Nun liegt auch eine Äußerung aus England über die letzten Kämpfe in Ostafrika vor, die mit der Anerkennung über die Leistungen Lettow-Vorbeck's nicht zurückhalten kann. Nachstehend wird sie wiedergegeben, nicht etwa, weil wir die Leistungen unserer Truppen nach dem feindlichen Urteile bemessen wollen, sondern weil England sonst überall und unter allen Umständen deutsche Leistungen herabsetzt, auch da, wo wir

auf Anerkennung selbst vom Feinde hätten rechnen können. Vor Lettow-Vorbeck's Verdienst um sich selbst Englands Haß und Verkleinerungssucht bengen.

In der „Truth“ vom 5. Dezember heißt es: Lettow-Vorbeck hat sich als ein glänzend befähigter Befehlshaber erwiesen, der mehr als drei Jahre gegen überlegene Kräfte gefochten hat unter Bedingungen, die einem weniger entschlossenen Führer völlig die Hände gebunden hätten. Was sein Kriegsherr vor ein paar Monaten von ihm sagte, war völlig wahr: „Niemand erwartete die Welt, was Ihre eiserne Willenskraft möglich gemacht hat.“

*) Vgl. S. 317 des Jahrg. 1917.

Aus fremden Kolonien und Produktionsgebieten.

Eisenbahnen in Französisch-Westafrika.

Über die Eisenbahnen in Französisch-Westafrika enthalten Berichte des deutschen Konsulats in Monrovia nachstehende Angaben:

1. Senegal.

Die Neubaulinie Thiès—Staves.

Die Mittel für die westliche Anfangsstrecke von Thiès bis Kilometer 140 wurden aus der 100 Millionen-Franken-Anleihe vom Jahre 1907 bestritten; auf der Teilstrecke Thiès—Durbel, 79 km, wurde der Betrieb anfangs 1909 eröffnet. Dezember 1910 konnte die 56 km lange Strecke Durbel—Guinguinéo dem Betriebe übergeben werden. Im Laufe des Jahres 1911

drang der Betrieb bis Staffine, Kilometer 183, vor, am 8. März 1912 bis Kilometer 233 und am Ende des Jahres bis Kilometer 267. Am 14. April 1914 wurde bis Kaissanar, Kilometer 340, am 17. Februar 1915 bis Sinthin-Maleme, Kilometer 306, und Tambakunda, Kilometer 304, eröffnet. Die Weiterführung der Bahn nach Nien wird aus den Mitteln der 167-Millionen-Franken-Anleihe von 1913 bestritten, und zu Beginn des Jahres 1916 war die Vollenbung weiterer 49 km vorgezehen, während in demselben Jahre noch 50 km vollendet werden sollten.

Nachstehend die Betriebsergebnisse der Weststrecke in den Jahren 1910 bis 1914:

	in Franken			Betriebs- Zahl %	Beförderte	
	Betriebs- Einnahme	Betriebs- Ausgabe	Uberschuß		Reisende	Gütertonnen
1910 . . .	952 407	950 592	1 815	90,8	130 025	78 292
1911 . . .	1 222 235	832 680	399 555	68,0	100 638	73 530
1912 . . .	1 188 604	1 135 922	52 682	95,5	192 163	67 577
1913 . . .	1 481 730	1 448 147	33 583	98,0	249 793	70 464
1914 . . .	1 820 091	1 640 261	179 830	90,0	275 995	103 033

Der Rückgang der Einnahmen im Jahre 1912 beruht auf einer schlechten Ernte in Erdnüssen. — Zur Bahnverwaltung gehört noch eine 22 km lange Eisenbahn von Guinguinéo nach Ssacod, die seit Januar 1912 im Betriebe steht.

Auf der von Staves aus in westlicher Richtung vorgetriebenen Liniestrecke sind 44 km von Staves bis Ambidié seit 1910 im Betriebe. Die Betriebsergebnisse dieser zur Zeit noch recht verkehrschwachen Strecke für die Jahre 1910 bis 1914 stellen sich, wie folgt:

