

Aus fremden Kolonien und Produktionsgebieten.

Die weiße Bevölkerung in Belgisch-Kongo.

Über den Stand der weißen Bevölkerung in Belgisch-Kongo am 1. Januar 1917 ist kürzlich von amtlicher belgischer Seite folgende Zusammenstellung veröffentlicht worden:

Distrikt	Belgier	Engländer	Portugiesen	Italiener	Griechen	Holländer	Amerikaner	Schweben	Norweger	Russen	Franzosen	Schweizer	Dänen	Nyemburger	Spanier	Sonstige	Insgesamt
Provinz Kongo-Kasai.																	
1. Unter-Kongo	504	17	131	23	—	27	11	35	8	2	14	8	1	2	8	4	795
2. Mittel-Kongo	310	76	92	8	—	21	1	18	3	13	15	16	8	3	3	5	592
3. Kwango	116	32	28	2	—	16	—	3	2	1	—	9	—	3	—	—	214
4. Sanzuru	89	2	22	3	—	13	13	1	—	2	1	2	2	—	—	—	150
5. Kasai	112	5	16	3	—	10	60	6	2	—	1	1	2	—	1	1	220
Provinz Äquator.																	
6. See Leopold II.	37	—	2	1	—	5	—	—	—	—	1	1	—	1	—	1	49
7. Äquator	164	10	11	2	—	23	17	4	—	1	3	5	1	3	—	7	251
8. Lulonga	48	26	20	—	—	10	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	105
9. Bangala	114	10	31	4	—	16	1	1	—	1	3	1	1	—	—	2	186
10. Ilbangi	39	—	6	—	—	—	—	1	—	—	5	3	—	—	—	—	54
Öst-Provinz																	
11. Ober-Itete	82	25	2	4	30	1	—	1	—	—	1	2	1	—	1	2	152
12. Unter-Itete	84	2	20	2	5	4	—	—	2	—	—	4	—	1	—	—	124
13. Stanleyville	147	9	15	8	3	12	—	2	—	2	6	3	2	5	—	—	220
14. Loba	34	—	1	—	4	1	—	2	1	1	—	2	1	—	—	—	49
15. Maniema	51	1	2	—	—	3	—	2	—	1	2	—	—	1	—	—	65
16. Ituri	107	12	1	3	4	1	8	8	—	—	3	2	—	—	—	—	154
17. Itivu	51	1	—	—	6	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	62
18. Ituvimi	49	16	8	3	—	11	—	—	—	—	3	2	—	—	—	—	97
Provinz Katanga																	
19. Ober-Luapula	656	415	37	206	175	18	35	3	2	67	17	8	1	5	—	35	1690
20. Tanganika-Moero	227	22	4	23	28	17	2	5	1	8	5	4	1	3	2	10	362
21. Lulua	27	3	24	1	—	—	7	1	—	—	1	—	—	—	—	—	64
22. Somani	61	2	7	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	2	—	—	74
insgesamt	3109	686	480	296	257	221	155	94	21	98	70	75	22	30	15	91	5720

Am 1. Januar 1914 betrug die weiße Bevölkerung im belgischen Kongo ohne Katanga 4276. Die Zahlen für Katanga sind für 1914 nicht bekannt. Dort waren 1912: 1760 Weiße, 1916 fast 2000, 1917 fast 2200. Man wird daher die weiße Bevölkerung in der gesamten Kolonie vor Kriegsausbruch auf mindestens 6000 anzunehmen haben. Die Abnahme der weißen Bevölkerung infolge des Weltkrieges ist verhältnismäßig gering, 1917 hat sie sich durch neuen Zugang schon fast wieder ausgeglichen.

Die weiße Bevölkerung ist am stärksten vertreten in Ober-Luapula mit der Hauptstadt der Provinz Katanga, Elisabethville, und den Minen- und Hüttenbetrieben der Union Minière. Elisabethville zählte bei Ausbruch des Krieges allein über 1000 Weiße, und die Betriebe der Union Minière beschäftigten 1917 gegen 450 Europäer.

Von der gesamten weißen Bevölkerung waren 1917 45 v. H. Nichtbelgier gegen 40 v. H. Belgier.

Das englische Element ist besonders stark in Süd-Katanga (Ober-Luapula) vertreten; es ist dort in ständiger Zunahme begriffen.

1912 wurden gezählt in ganz Katanga 361 Engländer, 1916 allein in Ober-Luapula . . . 394
1917 415

Auch in Mittel-Kongo und Kwango hat in den letzten Jahren die Zahl der Engländer zugenommen als Folge der Ausdehnung der Leberischen Unternehmungen am oberen Kongo. Die Zahl der Engländer ist dort von 31 im Jahre 1912 auf 88, 103, 108 in den Jahren 1914, 1916 und 1917 gestiegen. Die in der Provinz Kongo-Kasai besonders zahlreich vertretenen Portugiesen sind fast durchweg Kleinhändler. Die große Zahl der Italiener in Ober-Luapula sind meist in den Betrieben der Union Minière beschäftigte Leute.

Monatliche Einnahmen und Ausgaben der Ratanga-Eisenbahn 1916 und 1917.

	Einnahme Ausgabe		Einnahme 1917 in Franken	Tarifzuschlag: 50 Franken auf 1 t Kupfer	Verjüngliche Zulage an die Be- diensteten: 10 Franken für 1 t Kupfer	Ausgabe 1917 in Franken
	1916 in Franken					
Januar	335 000	260 000	473 000			454 000
Februar	359 000	295 000	451 000			463 000
März	385 000	270 000	512 000			477 000
April	400 000	371 000	493 000			469 000
Mai	436 000	381 000	559 000			490 000
Juni	440 000	380 000	628 000			571 000
Juli	500 000	403 000	513 000	109 550	21 910	545 000
August	536 000	415 000	517 000	122 350	24 470	532 000
September	467 000	403 000	493 000	111 150	22 230	529 000
Oktober	442 000	434 000	532 000	114 540	22 908	524 000
November	430 000	455 000	493 000	100 510	20 102	516 000
Dezember	514 000	434 000	559 000	119 265	23 853	575 000
Im ganzen	5 249 000	4 507 000	6 223 000	677 365	135 473	6 145 000
Überschuß	742 000		6 900 365		6 280 473	

619 802

Vom Juli 1917 an bleiben die Betriebseinnahmen hinter den Ausgaben zurück. Es wurde daher seitdem ein besonderer Tarifzuschlag von 50 Franken auf die Tonne bei den Kupferfrachten erhoben, um die Einnahmen günstiger zu gestalten. Ein Mittel dieses Zuschlages wurde zu besonderen Zulagen für das Bahnpersonal verwendet. Hiernach ergibt sich ein Betriebsüberschuß für 1916 von 742 000, für 1917 von 619 802 Franken.

Im Mai 1918 ist die Bahn in ganzer Ausdehnung von der Landesgrenze bei Salsania bis Bufama, mit zwei kleinen Zweiggleisen zusammen 785 km, in Betrieb genommen worden. F. B.

Die belgische Kongo-Eisenbahn Matadi—Leopoldville während des Krieges.

Die in der nachstehenden Zusammenstellung enthaltenen Betriebsergebnisse der belgischen Kongo-Umgehungsbahn Matadi—Leopoldville, 400 km, für die Jahre 1913/14*) bis 1916/17 zeigen, daß das erste Kriegsjahr für den Verkehr der Bahn und sein Erträgnis zunächst einen schweren Rückschlag brachte: Die Einnahmen sanken von rund 11,2 auf rund 4,7 Millionen Franken, der Betriebsüberschuß von 5,4 auf 0,94 Millionen Franken, die Kapitalverzinsung von 5,76 auf 1,004 v. H., die Betriebslast stieg von 52 auf 80 v. H.; der Einfuhrverkehr sank von rund 64 000 auf 22 700 t, die Zahl der Tonnenkilometer ging von 29 auf 12 Millionen zurück. Gleichwohl zeigt die Aus-

föhr eine geringe Steigerung von 15 520 auf 17 739 t. Aber schon die folgenden Jahre brachten eine kräftige Erholung, und im Jahre 1916/17 hat der Güterverkehr mit 81 061 t das letzte Vorkriegsjahr 1913/14 (79 318 t) sogar übertroffen. Insbesondere zeigt der auf der Produktenausfuhr des Oberkongogebiets beruhende Talverkehr der Bahn in den vier Jahren von 1913/14 bis 1916/17 eine stetige beträchtliche Steigerung von 15 520 auf 53 873 t, also um 247 v. H., das sind jährlich beinahe 62 v. H. Diese Entwicklung ist auf die starke Zunahme der Ausfuhr von Palmkernen, Palmöl und Kopal zurückzuführen. Inzwischen haben im übrigen der Verkehr und seine Einnahmeziffern für das Jahr 1916/17 das Vorkriegsjahr 1913/14 doch noch nicht ganz wieder erreicht. Die Leistungen des Zugkilometers in der Güterbeförderung zeigen die befriedigende Steigerung von 22,4 t im Jahre 1913/14 auf 26,2 t im Jahre 1915/16.

Das Anlagekapital der Bahn ist mit rund 94 Millionen Franken angemessen, nachdem sich die Aufwendungen bis zum 31. März 1914 auf 93 943 619,69 Franken belaufen hatten.

Die hohen Betriebsüberschüsse, die sich in den Jahren von 1898 bis 1913 sogar bis zu 9 000 Millionen Franken gesteigert hatten, werden zunächst wohl schwerlich wiederkehren, nachdem die meist ungemein hohen Tarife wiederholt kräftig herabgesetzt worden sind. Um die wegen ihrer Spurweite — 0,765 m — und ihrer ungünstigen Linienerhältnisse — Höchstleistung 45 a. T. — stark eingeschränkte Leistungsfähigkeit der Bahn zu steigern, ist der Umbau der Linie in Kapspur — 1,067 m — beschlossen und nach neueren Mitteilungen auch bereits in Angriff genommen worden. Die Kosten des Umbaus wurden vor dem Kriege auf 75 Millionen Franken geschätzt. F. B.

*) Das Wirtschaftsjahr der Bahn beginnt mit dem 1. Juli.

	Betriebsergebnisse der Kongo-Eisenbahn Matadi—Leopoldville, 400 km				
	1913/14	1914/15	1915/16	1916/17	1917/18
Einnahme in Franken:					
Reisende	701 894	449 550	489 432	561 389	9 Monate:
Gepäck	437 467	175 021	229 890	248 929	Juli 1917
Stromausgaben	9 813 260	8 939 051	6 219 031	7 583 610	bis
Zonitige Güter	288 939	108 647	188 246	350 701	März 1918
Gesamteinnahme	11 241 500	4 672 869	7 126 309	8 744 029	5 607 000
Betriebsausgabe	5 887 717	3 729 000	4 049 000	4 975 000	4 013 000
Betriebszahl v. G.	52	80	56,8	56,9	71,5
Betriebsüberschuß verginnt das Anlagekapital mit v. G.	5 403 783	948 869	3 077 509	3 769 029	1 594 000
	5,75	1,004	3,27	4,01	—
Reisende: nach dem Innern	47 160	38 520	84 064	41 247	
nach der Küste	45 919	36 097	86 053	43 737	
zusammen	93 079	75 517	71 917	84 984	
Personenkilometer	7 540 119	5 050 116	6 756 726	6 747 864	
Durchschnittsreise für die Person km	81	78,9	94	79,4	
Gepäck in Tonnen: nach dem Innern	372	117	191	191	
nach der Küste	191	122	94	132	
zusammen	563	239	285	323	
Tonnenkilometer	100 338	77 004	102 018	110 846	
Durchschnittsmaß für 1 Tonne km	338	322,6	358	343	
Güter in Tonnen: nach dem Innern	63 708	22 708	29 967	27 188	
nach der Küste	15 520	17 739	31 425	53 873	
zusammen	79 318	40 447	61 392	81 061	
Tonnenkilometer: nach dem Innern	23 682 859	6 962 546	10 218 459		
nach der Küste	5 488 532	5 039 994	10 773 871		
zusammen	29 170 891	12 002 540	20 992 330		
Durchschnittsmaß für 1 Tonne km	367,8	296,7	342		
Zugkilometer: Personenverkehr	217 951	239 695	221 079		
Güterverkehr	1 302 150	492 801	790 240		
zusammen	1 520 101	732 596	1 020 328		
1 Zug beförderte durchschnittlich: Personen	34,6	24,9	30,6		
Güter t	22,4	24,34	26,26		
1 Zugkilometer kostete fr.	3,84	5,09	3,97		

Die Ibero-afrikanisch-amerikanische Verbindung.

Vor einigen Wochen hat der Ingenieur D. Bregier, wie wir einer Mitteilung der „Dépêche Coloniale“ vom 28. März d. J. entnehmen, der Versammlung des Genie Civil seine Pläne zu einem Tunnel unter der Straße von Gibraltar vorgelegt. Der Gedanke ist nicht neu, denn 1898 hatte Bertier einen ähnlichen Vorschlag gemacht, der damals aber als allzu abenteuerlich nicht weiter verfolgt wurde. Der Tunnel würde ein Glied in dem Plan einer spanisch-afrikanischen Überlandbahn Paris—St. Louis von Frankreich nach dem Senegal bilden. Der Hafen Dakar würde dann zum Brückenkopf für die neue Übersee Verbindung nach Südamerika durch den südlichen Teil des Atlantischen Ozeans. Beides sind Lieblingspläne der Franzosen und Spanier, die in dem

Gedanken einer Ibero-afrikanisch-amerikanischen Verbindung gipfeln. Der Plan einer Küstenbahn durch Marokko, Rio de Oro und Mauritania, der wohl 1908 in Spanien entstanden ist, scheint bereits auf der Konferenz von Algieras Gegenstand der Erörterung gewesen zu sein.

Die Abtrennung Spaniens von der marokkanischen Küste wird auf den gewaltigen Durchbruch einer Hochflut zurückgeführt; während der Felsengrund im allgemeinen auf eine Tiefe von 1000 m ansteht, bietet die günstigste Durchgangsstelle eine Tiefe von 760 m. Der Tunnel muß sich demnach auf ungefähr 840 m unter den Meeresspiegel setzen; der Ausgangspunkt auf spanischer Seite wäre bei Tarifa zu suchen, auf marokkanischer Seite stehen zwei Punkte zur Wahl, die



beide ihre Vor- und Nachteile haben. Bei einer Länge des Tunnels einschließlich der Zufahrtsrampen von 25 km und einer Fahrgeschwindigkeit von 80 km/Std. würde die Fahrzeit im Tunnel rund 20 Minuten betragen. Die spanische Meise, die bekanntlich eine Spurweite von 1,676 m aufweisen, müßten der europäischen Normalspur angepaßt oder für den Verkehr durchgehender Wagen mit einer dritten Schiene versehen werden.

Aus dem Durchschnitt der metrischen Tunnelpreise des Mont Cenis, Gotthard, Arberg und Simplan von 44:75 Franken hat man für den Unterwajertunnel einen Meterpreis von 10 000 Franken hergeleitet, was bei einer Länge des Tunnels von 25 km eine Gesamtsumme von 250 Millionen Franken ergibt; dazu kommen noch 110 Millionen Franken für den Ausbau des Hafens Datar, so daß die Gesamtkosten sich auf 360 Millionen Franken belaufen würden.

Bisher hatte man für die Überfahrt über die Straße von Gibraltar ein Nährloch vorgezogen, das

den Zugverkehr zwischen Tarifa und Tanger vermittelt sollte.

Wenn der Tunnel vollendet, könnte man ohne Wagenwechsel in drei Tagen von Paris nach St. Louis gelangen; weiter knüpft sich daran die Aussicht, mit Benutzung der großen von England geplanten afrikanischen Überlandbahn in 18 Tagen von London nach Kapstadt zu reisen, indem man im Zuge ohne Umsteigen sowohl den Armeekanal als auch die Meerenge von Gibraltar im Bahntunnel unterfährt.

Die Linie der Überlandbahn von Marokko nach St. Louis ist angeblich bereits untersucht und soll keine besonderen Schwierigkeiten bieten; da das Gelände im allgemeinen eben ist, würden große Kunstbauten nicht erforderlich sein. Frankreich, Spanien und Marokko würden die Vorteile der neuen Reiseverbindung zufallen.

Nach der oben angegebenen französischen Quelle soll ein Stauzessionsgesuch beim französischen Arbeitsministerium eingereicht sein und von der Cretanse-Gesellschaft bearbeitet werden. B.

Vermischtes.

Um Deutschlands koloniale Zukunft.

Die neueste Nr. 3015 der „Leipziger Illustrierten Zeitung“ (Preis 3 M.), gewidmet „Unseren Schutztruppen“, ist hervorragend geeignet, dem deutschen Volke den Wert der deutschen Kolonien im allgemeinen sowie ihre Leistungen im Kriege vor Augen zu führen. Aber die Bedeutung deutschen Kolonialbesitzes für unsere zukünftige Stellung als Weltmacht gibt Staatssekretär Dr. Solf in dem einleitenden Artikel:

„Um Deutschlands koloniale Zukunft“

eine neue, seine früheren Darlegungen zusammenfassende Übersicht. Den „Krieg in den Schutzgebieten“, besonders den Feldenkampf unserer Ostafrikaner, schildert Major Göring in einem reichillustrierten Beitrag. Aber „Deutsche Kolonialpolitik“ verbreitet sich Dr. Karstedt, der mit Nachdruck darauf hinweist, daß Kolonialpolitik immer mehr Weltgeltung werde. Was „unsere farbigen Vorkämpfer in Ostafrika“ geleistet haben, und wie sie als gewichtige Faktoren in allen Fragen unserer zukünftigen Weltpolitik und Weltwirtschaft in einem weit höheren Maße als bisher in Rechnung gestellt werden müssen, lehrt der lebenswerte Aufsatz von Major H. Fönd. Die Bedeutung von „Mittelafrika“ als Wirtschaftsgebiet legt Ge-

heimer Regierungsrat Dr. Hugo Marxgarden dar. Den „Sanitätsdienst bei den Schutztruppen“ würdigt Oberstabsarzt A. D. Professor Jupiza. Durch die Ausführungen „Hinter der Front“ wird Frau Gouverneur Schnee auch den Leistungen der Zivilverwaltung und Bevölkerung in Deutsch-Ostafrika während des Krieges gerecht. Von der Tätigkeit der „Küster in Deutsch-Ostafrika“ während des Krieges gibt Regieremann der Reserve Ebel eine getreue Schilderung. „Die deutschen Festungen in der Südsee“ behandelt ein Artikel von Horst Wehmann (Hamburg). Die fernem Selben feiert ein Gedicht Rudolf Preschers. Eine Skizze „Knapp entkommen“ von Oberleutnant Hoch ruft die Erinnerung an die Kämpfe in Deutsch-Südwest im Jahre 1905 wach. Die Deutsche Kolonialschule in Davao würdigt Dr. Krenkel als praktische Vorbereitungsstätte für den Kolonialdienst.

Möge diese prächtige Nummer, die auch bildlich hervorragend ausgestattet ist, das Verständnis für die Bedeutung des Kingens um Deutschlands koloniale Zukunft erweitern und zugleich die Erkenntnis von der Notwendigkeit des Wiedergewinns und des weiteren Ausbaues unserer Kolonien vertiefen.



Dieser Nummer liegt das 2. Heft des XXXI. Bandes der „Mittellungen aus den deutschen Schutzgebieten“ bei.

Verantwortlicher Redakteur für den nichtamtlichen Teil: Oskar Bielefeldt, Berlin.

Verlag und Druck der Königl.ichen Hofbuchhandlung und Hofbuchdruckerei von G. E. Mittler & Sohn, Berlin SW 68, Kochstr. 68—71.