

Zeitschrift: Mitteilungen der Ostschweizerischen Geographisch-Commerciellen Gesellschaft in St. Gallen
Herausgeber: Ostschweizerische Geographisch-Commercielle Gesellschaft
Band: - (1921)

Artikel: Versuch einer Darstellung der Kolonisation des britischen Prorektorates Uganda
Autor: Hofstetter
Kapitel: 2: Entwicklungsgeschichte des Protektorates Uganda
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1092126>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 17.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

II. TEIL.

Entwicklungsgeschichte des Protektorates Uganda.

Gründe Englands zur Erwerbung Ugandas.

Als Uganda 1890 durch Vertrag an Grossbritannien fiel, waren damit Reservate für die Zukunft geschaffen worden. 1893 übernahm die Regierung selbst die Verwaltung des Protektorates. Gründe philanthropischer und politischer Art bewogen sie dazu.

Philanthropische Gründe. Vom 18. November 1899 bis 2. Juli 1890 tagte in Brüssel eine internationale Konferenz, um Massnahmen zur Verhütung des Sklavenhandels zu treffen. Die Beschlüsse dieser Konferenz wurden in der Brüsseler-Antisklavereiakte niedergelegt, die von den nachstehenden Mächten unterzeichnet wurde: Grossbritannien, Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Belgien, Dänemark, Spanien, Kongo, Vereinigte Staaten von Nordamerika, Frankreich, Italien, Holland, Portugal, Russland, Schweden, Persien, Türkei und Sansibar. Diese Mächte übernahmen laut Beschluss folgende Verpflichtungen:¹⁾

1. Die Einführung und Durchführung einer progressiven Organisation in administrativer, richterlicher, religiöser und militärischer Hinsicht von Seiten der protegierenden oder die Oberherrschaft ausübenden zivilisierten Nationen.

2. Die Errichtung von Strassen, insbesondere von Eisenbahnen, welche die tief im Innern liegenden Stationen mit der Küste verbinden und zugleich das Land aufschliessen sollten.

3. Die Herstellung von Dampfern für die grossen Binnenseen und die übrigen schaffbaren Wasserwege.

4. Die Herstellung von Telegraphenlinien, die die einzelnen Posten unter sich und mit der Küste verbinden sollten.

5. Die Organisation von Militärposten und fliegenden Kolonnen, um die Verbindung der einzelnen Posten unter sich und mit der Küste aufrecht zu erhalten.

6. Die Einschränkung der Einfuhr von Feuerwaffen neuerer Konstruktion.

Zur Zeit der Entsendung der Brüsseler-Antisklavereiakte war die Britisch-Ostafrikanische Handelsgesellschaft Herr von Britisch-Ostafrika. Die Erfüllung von Aufgaben, die die Antisklavereiakte stellte, lag indes nicht in ihrer Macht.

1) Vgl. Blaubuch, Cd. 2164, S. 1.

Politische Gründe. Zur Aufrechterhaltung des Protektorates Uganda musste das Land in erster Linie durch eine Bahn mit der Küste verbunden werden; denn es ist über achthundert Meilen von der Küste des indischen Ozeans entfernt. Die Reise von dort dahin dauerte im günstigsten Falle zwei bis drei Monate. Reittiere zur schnelleren Beförderung von Truppen und Material konnten wegen der die Küstengegend verheerenden Tsetsefliege nicht in Betracht kommen. Der Weg von Chartum nilaufwärts war durch die Mahdisten gesperrt. Für die englische Kolonialpolitik war aber die Erwerbung von Uganda und Britisch-Ostafrika, das allein den für Uganda in Betracht fallenden Seehafen (Mombasa) besitzt, von zwingender Notwendigkeit; denn das Protektorat Uganda umsäumt den Nordrand des Nilquellsees, und genaue Wasserstandsmessungen in diesem Gebiet konnten allein eine zielbewusstere Bewässerung Aegyptens durchführbar machen. Dieses Land ist für Grossbritannien besonders wertvoll, weil es ein höchst wichtiges Verbindungsglied zwischen England und Indien bildet. England musste sich auch mit der Frage der eventuellen Schliessung des roten-Meer-Weges vertraut machen, und sich neue Wege nach Indien sichern. Ausserdem war ein weiterer Grund da, der die Erwerbung Ostafrikas als wertvoll erscheinen liess. Das Kaiserreich Indien war seit langer Zeit übervölkert. Es mussten Einwanderungsländer geschaffen und Ostafrika musste zum Amerika der Hindu werden, das aber, zum Teil wenigstens, unter britischer Flagge zu stehen hatte.

Die Erwerbung Ugandas aus wirtschaftlichen Gründen kam also für die erste Zeit nicht in Betracht. Wirtschaftliche Interessen scheinen später im Vordergrund gestanden zu haben. Aus einem scheinbaren Versagen Ugandas in dieser Hinsicht ist es wohl zu erklären, dass vor mehr als einem Jahrzehnt die englische Regierung dem Zionistenführer Dr. Theodor Herzl, der auf der Suche nach einem Asyl für die dazumal unterdrückten osteuropäischen Juden war, ein in Afrika brachliegendes Gebiet (Uganda) zur Ansiedelung vorschlug. Der Zionistenkongress, dem Herzl die Sache unterbreitet hatte, fasste den Entschluss, eine Untersuchungskommission nach Uganda zu senden. Das Ergebnis fiel zu Ungunsten Ugandas aus. Der nächste Kongress lehnte daher dieses Projekt ab. Diese Ablehnung muss aus klimatischen Gründen erfolgt sein.¹⁾

Das Protektorat Uganda ist oft im Vergleich zu Britisch-Ostafrika das «Land der Schwarzen» genannt worden. Nach altem Kolonialbrauch wäre dieses rein tropisches Gebiet vor

¹⁾ Vgl. «Berner Intelligenzblatt», vom 23. September 1918, No. 260, Die Gegenwartsfrage des russischen Zionismus, von Dr. S. Rodnjansky.

allem für Plantagenbau in Betracht gekommen. Der Endzweck moderner Kolonisation ist aber die Verbreitung der Zivilisation, und die Schöpfung neuer menschlicher Gesellschaften. Blosser Ausnutzung der Kolonien ist nicht das Ziel moderner Kolonisation.

In Uganda, dem Lande, wo sich der Eingeborne von Natur aus sehr leicht fremdem Wesen anpasst, Neuerungen begierig aufnimmt, ein lebhaftes, von arabischen Händlern stets genährtes Handelsinteresse besitzt, musste der wirtschaftliche Einfluss europäischer Ansiedelungen von höchster Wichtigkeit sein. Klimatische Gründe erlauben dem Kolonisten aus dem Norden eine dauernde Niederlassung nur im Hochland westlich des Viktoria- und Rudolfsees. Der europäische Händler und Grosskaufmann, der in kurzer Zeit reich zu werden wünscht, hält sich diesem Zweck zuliebe auch in ungesunden, aber gute Ausbeute versprechenden Gegenden auf. In den ersten Jahren der britischen Verwaltung waren Niederlassungen von Weissen äusserst spärlich zu finden. Trotz ihrer Spärlichkeit bewirkten sie dennoch eine rasche Hebung der Eingebornenfähigkeiten was Häuserbau, Kleidung usw. anbelangt. Sie beeinflussten die Lebenshaltung der Eingebornen und damit ihre Kaufkraft in günstigem Sinne. Die wirtschaftliche Erschliessung und Entwicklung eines rein tropischen Gebietes, in welchem die Negerbevölkerung immer die Mehrheit bilden wird, konnte aber nur mit der Entwicklung der guten Eigenschaften der Eingebornen vor sich gehen. In der Erziehungsarbeit der einheimischen Bevölkerung mussten sich deshalb die Interessen des Staates, der Mission, des Farmers, Pflanzers und Kaufmanns berühren. Je reicher das geistige Leben der Kolonie sich entfalten konnte, desto grösser musste auch der Gewinn der Kolonie für England sein. Die innern Thronwirren, Revolutionen, die militärisch vorgenommene Wiederherstellung von Ruhe und Ordnung im Lande durch England und die sudanesischen Meutereien hatten eine solche Entwicklung gehemmt. Sie konnte erst Anfangs 1900 einsetzen.

Das Verhältnis der Kronkolonie Ugandas zum Mutterland.¹⁾

Seit der Erklärung des Protektorates über Uganda durch die englische Krone im Jahre 1893 gehört Uganda in die Reihe der Kronkolonien Grossbritanniens. Die Krone allein besass danach die gesetzgebende, ausführende und richterliche Gewalt (siehe Seite 66). Ihr zur Seite stand der Privy Council (geheimer Staatsrat) und das Foreign Office (auswärtiges Amt). Durch «Order in Council» erliess das Foreign Office, resp. die

¹⁾ Vgl. Foreign Jurisdiction «Uganda order in Council» 11. August 1902, S. 77—86.

Krone, Befehle und Verordnungen für die neue Kronkolonie. Eine Reihe von «Africa order in Council» von 1892, 1893 und 1898 für die Verwaltung Ostafrikas — Britisch-Ostafrika und Uganda — erlassen. Durch neue «Uganda Order in Council» vom 11. August 1902 wurden für Uganda die früheren Orders zum Teil aufgehoben. Diese letzte Order bestimmte den Begriff «Kronland» des nähern: Unter Kronland versteht man alles Land in Buganda, welches der Kontrolle S. M. untersteht durch Vertrag, Konvention oder Abkommen. Ferner versteht man darunter alles Land, über welches S. M. das Protektorat ausgesprochen hat. Die Krone besitzt das Recht, dem Protektorat neue Territorien einzuverleiben oder einzelne Glieder von ihm loszulösen. Das genaue Datum der Einverleibung oder Lostrennung des betreffenden Gliedes musste durch den Staatssekretär für auswärtige Angelegenheiten bekannt gegeben werden.

1905 trat in der Verwaltungsart des Protektorates eine Aenderung ein, wonach das Kolonialamt, bzw. das auswärtige Amt die gesamte Regierungsgewalt übernahm. Das Gesetzgebungsrecht fiel dem Kolonialminister zu, der dies Recht aber auch einem von der Krone ernannten Kommissar übertragen kann.¹⁾

Die Verwaltung des Protektorates

gemäss «Uganda Order in Council» vom 11. August 1902.

S. M. ernennt den Kommissar, der die Lokalverwaltung des Protektorates in seinem Namen durchführt.

Der Kommissar kann mit Zustimmung des Staatssekretärs durch Proklamation die territorialen Grenzen des Protektorates, das die Uganda Order von 1902 vorsieht,²⁾ bestimmen, diese Territorien in Provinzen oder Distrikte einteilen, überhaupt in solcher Weise die Einteilung vornehmen, wie sie für Verwaltungszwecke am dienlichsten ist. Daraufhin hat er die neuen Grenzen genau zu umschreiben und zu benennen. Er hat zugleich das Recht, Namen und Einteilungen zu ändern.

Bei Streitfragen über die Zugehörigkeit eines Ortes zum Protektorat Uganda oder einer andern Kolonie (Britisch-Ostafrika) oder über die Zugehörigkeit eines Ortes zu der einen oder andern Provinz des Protektorates Uganda entscheidet der Kommissar.

¹⁾ Im Oktober 1907 wurde der Titel «Kommissar» in «Governor and Commander-in-Chief» abgeändert.

Er kann Veräußerungen (Verkauf, Verpachtung und zeitweilige Okkupation) von Kronland vornehmen unter Bedingungen, die er für günstig hält.¹⁾

Alle Minen und Mineralien, die im Besitze irgendwelcher Eingebornen sind oder die sonst einer Person gehören, welche das Recht zu ihrer Ausnutzung nicht besitzt, unterstehen unter allen Umständen der Krone.

Der Kommissar kann einem Verurteilten die Strafe ganz oder teilweise erlassen; ebenso kann er Bussen an Geld oder Land etc. ganz oder teilweise aufheben.

Der Staatssekretär, oder der ihm unterstehende Kommissar, ernennt im Namen S. M. die hohen Verwaltungsbeamten des Protektorates. Der Kommissar kann auf genügende Gründe hin diese Verwaltungsbeamten ihres Amtes entheben. Diese Enthebung bleibt in Kraft, wenn S. M. nicht anders verfügt.

Der Kommissar selbst oder die hohen Verwaltungsbeamten können mit Bewilligung des Kommissars Unterbeamte erwählen und absetzen.

Alle Verordnungen, Proklamationen, Gesetze etc. sollen in der «Gazette of the Uganda Protectorate» veröffentlicht werden.

Gesetzgebung.

Der Kommissar kann Gesetze über die Handhabung der Gerechtigkeit, Erhöhung der Steuern, Aufrechterhaltung von Ruhe und Ordnung im Innern und Massnahmen zur Sicherheit der Person erlassen. Dabei hat er die Eingebornengesetze und -Gebräuche, soweit sie nicht gegen Recht und gute Sitte verstossen, zu respektieren. Von jedem derartigen Gesetz, das der Kommissar erlässt, muss eine authentische Kopie dem Staatssekretär übermittelt werden.

Der Staatssekretär seinerseits kann jedes Gesetz des Kommissars ganz oder teilweise aufheben. Eine Annullierung ist aber nur statthaft, wenn sie niemandem zum Schaden gereicht und die andern gesetzlich anerkannten Verordnungen nicht unstürzt.

Gesetze des Vereinigten Königreiches, des Kaiserreiches Indien oder jeder britischer Kolonie sind mit zuständigen Ausnahmen und Veränderungen auf Uganda anwendbar.

Gerichtshöfe.

Durch die «Uganda Order in Council» 1902 erhielt das Protektorat einen High Court (oberster Gerichtshof). Er wird: H. M. 's High Court Uganda genannt und besitzt die Recht-

¹⁾ Siehe Kronlandfrage, S. 77—82.

sprechung in zivilen und kriminellen Angelegenheiten über jede Person und jede Sache innerhalb der Landesgrenzen.

Die Rechtsprechung in zivilen und kriminellen Angelegenheiten soll, soweit die Umstände es erlauben, in Uebereinstimmung mit dem Indian Penal Code (indisches Strafgesetzbuch) ausgeübt werden.

Der High Court urteilt über Streitfragen entstehend über das Recht der Benutzung der Binnenseen und der übrigen schiffbaren Wasserwege. In diesem Falle wird er zu einem Court of Admiralty (Admiralitätsgerichtshof).

Zum Court of Admiralty kann durch gesetzliche Verordnung jeder Gerichtshof werden, der dem High Court untersteht.

Jeder Urteilspruch über Streitfragen dieser Art muss vom Staatssekretär genehmigt werden, bevor er in Kraft treten kann.

Die Ernennung und Absetzung der Richter des High Court untersteht S. M.

Der Kommissar sorgt bei Krankheit, Abwesenheit oder Tod eines Richters für Ersatz.

Subordinate Courts (die dem High Court unterstehen) können je nach Bedürfnis durch gesetzliche Verordnung konstituiert werden.¹⁾

Eine von diesen Gerichten verurteilte Person hat das Recht, an den High Court zu appellieren, der das endgültige Urteil fällt.

Der Staatssekretär oder der ihm unterstehende Kommissar ernennt im Namen S. M. Richter, Magistratspersonen etc., ausgenommen die Richter des High Court.

Der Kommissar selbst oder die von ihm ernannten Richter können mit Bewilligung des Kommissars Unterbeamte erwählen und absetzen.

In allen Streitfällen ziviler und krimineller Art mit Eingebornen hat jeder Gerichtshof die Pflicht, sich nach Eingebornenrecht zu richten, soweit dieses nicht gegen Recht und gute Sitte verstösst. Die Verhandlungen dürfen nicht verzögert werden.

Fällt der High Court ein Todesurteil, so muss dieses dem Kommissar unterbreitet werden. Das Urteil darf nicht ohne dessen Einwilligung vollstreckt werden.

Der High Court darf mit Zustimmung des Kommissars Gesetze zur Regelung des Rechtsverfahrens des High Court und aller andern Gerichtshöfe erlassen. Eine authentische Kopie dieser Art ausgearbeiteter Gesetze ist an den Staatssekretär abzusenden.

¹⁾ Schon 1902/03 wurden neunzehn solcher Subordinate Courts ins Leben gerufen, z. B. in Kampala, Hoima, Wadelai, Nimule, Jinja etc.

Weder die Person des Kommissars, noch seine Amtstätigkeit, noch seine Besitztümer unterstehen einem dieser Gerichtshöfe.

Verordnung über die Deportation laut «Uganda Order in Council» 1902.

Jede Person, welche die Ruhe und Ordnung Ugandas gefährdet, zwischen den Eingebornen und S. M. Zwietracht zu säen sucht und gegen die Macht und Autorität S. M. intriguiert, kann deportiert werden durch Verfügung des Kommissars, der den Ort bestimmt.

Die zur Verbannung verurteilte Person kann erstens in ihre Heimatkolonie zurückgeführt werden; zweitens kann sie in alle britischen Territorien (nicht aber in das Gebiet des Vereinigten Königreiches) verbannt werden und drittens an irgend einen Ort, der unter der Oberherrschaft S. M. steht.

Handelt es sich um Deportation nach überseeischen Kolonien, so wird der dazu Verurteilte an der Ostküste von Britisch-Ostafrika einem britischen Kriegsschiff, oder sonst einem zur Aufnahme von Verbannten geeigneten Schiffe überliefert.

Die Unterschrift des Kommissars genügt zur Unterbringung des zu Deportierenden auf eines dieser Schiffe und in die betreffende Kolonie.

Kehrt ein Verbannter ohne die Zustimmung des Staatssekretärs (der allein dazu kompetent ist) ins Protektorat zurück, so wird er zu Gefängnis bis zu drei Monaten mit oder ohne Geldbusse, welche den Betrag von 33 Pfd. Sterl. (500 Rupien) nicht übersteigen soll, verurteilt. Der also Bestrafte kann darauf zum zweitenmal deportiert werden.

Ein solches Urteil kann der Kommissar mildern oder aufheben. Sein Beschluss und die Gründe, die ihn dazu führten, müssen dem Staatssekretär unterbreitet werden.

Die Kosten, die aus der Landesverweisung und dem Aufenthalt des Verbannten erwachsen, werden nach Angabe des Staatssekretärs bestritten.

Die Einteilung des Protektorates in Provinzen, Distrikte und Sazas (Counties).

Das Protektorat wurde zu Verwaltungszwecken und aus Gründen politischer Natur in Provinzen gegliedert. Es umschloss von 1896 bis 1902 sechs Provinzen (siehe S. 58). Am 1. April 1902 wurde durch Beschluss der Krone die Ostprovinz vom Protektorat losgelöst. Diese für europäische Ansiedelung geeignete Provinz bildet seit jener Zeit ein Glied von Britisch-Ostafrika.

Die «Uganda Order in Council» von 1902 erwähnt fünf Provinzen: Zentral-Rudolf-Nil und Westprovinz und das Königreich von Uganda (Buganda), samt den Inseln im Viktoriasee. Heute spricht man jedoch von einer West-Ost-Nord- und Rudolfprovinz und der Provinz Buganda. Die Zentralprovinz von 1902 erhielt den Namen Ostprovinz, ohne dass wesentliche Gebietsveränderungen stattfanden. Eine bedeutende Gebietsverschiebung fand nur im Westen statt: Bunyoro wurde von der Westprovinz losgelöst und der Nord- oder Nilprovinz einverleibt.

Jede einzelne Provinz ist in Distrikte eingeteilt. Jede Provinz untersteht einem Provincial-Commissioner, dem District Commissioners und Assistant District Commissioners beigegeben sind.

1. Die Provinz Buganda samt den Inseln.¹⁾ Die durchschnittliche Höhe Bugandas liegt zwischen 3500 und 5500 Fuss. Solche Höhen sind auch unter dem Aequator frei von übermässiger Hitze. Die jahreszeitlichen Unterschiede sind gering. Ein ewiger Sommer liegt über dem Land.²⁾ Die tiefgelegenen Küstenstriche am Viktoria- und Kiogasee sind indes sehr ungesund.

Flächeninhalt der Provinz in Quadratmeilen: 22 370.

Bevölkerung:	Europäer	546
	Asiaten	1339
	Eingeborne	696 688
	Total:	698 573

Die Provinz ist in vier Distrikte eingeteilt: Mengo, Busiro, Masaka und Mubendi. Für Buganda gilt die weitere Einteilung der Distrikte in zwanzig Sazas (Counties). Die Hauptquartiere befinden sich in Kampala³⁾, Entebbe, Masaka und Mubendi.

2. Die Westprovinz liegt durchschnittlich 3500 bis 5500 Fuss hoch. Am Ruwenzori steigt das Land bis zu 17 000 Fuss empor. Innerhalb dieser Provinz liegen somit sehr gesunde Gebiete. In Toro und Ankole ist das Klima während des ganzen Jahres nicht wärmer als ein englischer Juni. In den höheren Regionen sinkt

¹⁾ Die nachfolgenden Zahlen für Flächeninhalte und Bevölkerungsdichte sind von 1913.

²⁾ Die jahreszeitlichen Unterschiede sind für ganz Uganda gering. Jahresmaximum- und Minimum: + 27° C. und + 13° C. Man unterscheidet zwei Trocken- und zwei Regenzeiten. Trockenzeiten: Juni, Juli und Dezember, Januar und Februar; Regenzeiten: Vom März bis Mai, vom August bis November.

³⁾ Kampala besteht aus mehreren Ansiedelungen, die auf fünf Hügeln zerstreut liegen: Nakasero mit europäischen Niederlassungen; Mengo, die Residenz des Kabaka; Namirembe, Hauptquartier der Church Missionary Society; Rubaga, Station der «Weissen Väter»; Nsambya, Station der St. Joseph's Mil Hil Mission.

allerdings die Nachttemperatur beträchtlich unter die Tagestemperatur. In dieser Provinz kann sich der Europäer dauernd niederlassen.

Flächeninhalt der Provinz in Quadratmeilen: 13 766.

Bevölkerung	Europäer	41
	Asiaten	122
	Eingeborne	481 741
	Total:	481 904

Die Provinz ist in drei Distrikte eingeteilt: Toro, Ankole und Kigezi. Die Hauptquartiere befinden sich in Fort Portal, in äusserst gesunder Lage, und in Toro.

3. Die Nordprovinz umfasst das Gebiet östlich vom Albertsee und weissen Nil. Es senkt sich in nordöstlicher Richtung bis auf 2000 Fuss und weniger und steigt im fernerem Osten wieder empor, erreicht hier sogar Höhen von 17 000 Fuss. Die Landstriche dem Nil entlang sind fieberversucht. Die Nilprovinz überhaupt, ausgenommen der wenig von Weissen besiedelte Osten, gilt als ungesund.

Flächeninhalt der Provinz in Quadratmeilen: 33 099.

Bevölkerung:	Europäer	54
	Asiaten	115
	Eingeborne	400 943
	Total:	401 112

Die Provinz war bis 1914 in fünf Distrikte eingeteilt: Bunyoro, Gulu, Chua, Nimule und Gondokoro. Die zwei letzteren Distrikte wurden am 1. Januar des genannten Jahres dem Sudan einverleibt. Die Hauptquartiere sind: Masindi und Bunyoro.

4. Die Ostprovinz senkt sich von der nordöstlichen Ecke des Viktoriasees, wo sie, mit Ausnahme des Küstenstreifens, 5500 Fuss hoch ist, in nördlicher Richtung nach dem Kiogasee bis auf 200 bis 300 Fuss. Gegen Osten zu, also gegen das Elgongebirge, erreicht sie Höhen von 5500 bis zu 17 000 Fuss. Diese Höhen besitzen ein gesundes Klima.

Flächeninhalt der Provinz in Quadratmeilen: 34 526.

Bevölkerung:	Europäer	178
	Asiaten	1534
	Eingeborne	1 100 189
	Total:	1 161 901

Die Provinz ist in sechs Distrikte eingeteilt: Busoga, Bukedi, Teso, Lango, Karamoja und Lobur. Die Hauptquartiere befinden sich in Jinja, in sehr ungesunder, aber wirtschaftlich wichtiger Lage am Nordende des Viktoriasees, und in Busoga.

5. Die Rudolfprovinz wurde noch 1914 als «unadministered» bezeichnet. Der ganze Westen der Provinz liegt zwischen 5500 und 17 000 Fuss, ist demnach gesund, doch schwer zugänglich. Wenn sich die Verkehrsmöglichkeiten auch für diesen Teil des Protektorates bessern werden, so wird sich dieser Teil der Provinz für die Ansiedelung von Weissen gut eignen. Die Uferlandschaften des Rudolfsees hingegen sind vollkommen ungesund.

Flächeninhalt der Provinz in Quadratmeilen: 17 676.

Bevölkerung:	Europäer	4
	Eingeborne	150 000
	Total:	150 004

Die Provinz ist in drei Distrikte eingeteilt: Turkwell, Turkana und Dabossa. Die Hauptquartiere fehlen.

Die Gesamtzahl der Bevölkerung Ugandas betrug Ende 1913:

Europäer	823
Asiaten	3110
Eingeborne	2 889 561
Total:	2 893 494

Die Eingebornenverwaltung.

Unter der britischen Verwaltung steht die Eingebornenverwaltung der verschiedenen Provinzen Ugandas. In den Ländern derjenigen Negerfürsten, wo Eingeborne, von der Bevölkerung anerkannte Herrscher der britischen Regierung entgegenkamen, — wie es in Buganda, Busoga, Ankole, Toro und in einzelnen Teilen der Nilprovinz der Fall war — liessen sich Eingebornenverwaltungen verhältnismässig leicht einrichten. Wo dies nicht möglich war, übte die britische Verwaltung einen Druck auf verwandte Negerstämme aus, zwecks Erwählung eines Herrschers aus ihrer Mitte, der unter der Oberaufsicht der britischen Verwaltung zu stehen, und nach Eingehornenrecht Land und Leute zu verwalten und zu regieren hatte.

Da die Ausdehnung des britischen Protektorates in gesonderten Zeitabschnitten vor sich ging, so setzte auch die Errichtung der Eingebornenverwaltungen stufenweise ein. Die Errichtung einer solchen Verwaltung war zuerst im alten Königreich Buganda möglich. Die Rechte desselben und J. M., der Kaiserin Viktoria, wurden durch Verträge vom 29. Mai 1893, 27. August 1894 und durch das «Uganda Agreement» v. 10. März 1900 klargelegt.¹⁾ Diesem Abkommen gemäss wurde Daudy Chwa, der 1897

¹⁾ Vgl. Blaubuch, Cd. 671, S. 9/10 und 13/14. Cd. 910, S. 2. Cd. 1839, S. 3.

geborne und protestantisch getaufte Sohn Mwangas, unter dem Titel: «His Highness the Kabaka of Uganda» als Herrscher des Königreiches (der Provinz Buganda) anerkannt. Seine Souveränitätsrechte über Gebiete ausserhalb der Provinz gingen an die Krone über. Der Kabaka, seine Minister, sowie jede andere landbesitzende Person verblieben im Besitz ihres bisherigen Eigentums. Das weite, herrenlose, unbebaute Land, sowie die Wälder gingen durch das «Recht der Eroberung» an I. M. über. Die britische Verwaltung erhielt laut Abkommen das Recht zur Einbeziehung von Steuern in Form einer Hütten-, Kopf- und Feuerwaffensteuer. Der Kabaka verpflichtete sich, die britische Verwaltung im Notfalle durch militärische Aufgebote zu unterstützen.¹⁾

Für den unmündigen Kabaka regierte bis zu seiner Mündigkeit im 18. Altersjahr eine Regentschaft, bestehend aus den drei wichtigsten Staatsbeamten: dem Katikiro (Premierminister), dem obersten Eingebornenrichter und dem Verweser der Einkünfte des Herrschers.

Dem Kabaka steht der Lukiko (Eingebornenrät), die eigentlich regierende Macht Bugandas, zur Seite. Laut Abkommen vom 10. März 1900 besitzt der Lukiko die Macht, mit Zustimmung des Kommissars Gesetze für das Königreich Buganda zu erlassen. Dem Kommissar allein steht jedoch die Macht über Leben und Tod zu. Erscheint ihm ein Urteil des Lukiko im Verhältnis zur Tat des Schuldigen zu hart, so kann er sein Veto einlegen. (Wird ein Missetäter zu fünf Jahren Gefängnis oder zu einer Geldbusse von mehr als 100 Pfd. Sterl. verurteilt, so hat der Verurteilte seit 1902 das Recht, an den High Court zu appellieren.)

Das Königreich wurde durch das Abkommen vom 10. März 1900 zu Verwaltungszwecken in zwanzig Sazas eingeteilt, die von ebensovielen vom Kabaka erwählten und vom Kommissar bestätigten einheimischen Chefs verwaltet werden. Jeder Sazachef ist zugleich Mitglied des Lukiko. Für gewöhnlich entsendet der Chef einen Deputierten dahin. Nur wenn wichtige Angelegenheiten zur Sprache kommen, geht er selbst in die Hauptstadt.

Der Sazarchef hat für Ruhe und Ordnung innerhalb seines Gebietes zu sorgen. Er ist für die rechtzeitige Einbeziehung von Steuern und für die Instandhaltung guter Strassen verantwortlich. Ueberall da, wo die Verhältnisse es verlangten, gab die britische Regierung in Entebbe den Sazachefs einen britischen Beamten oder zwei Beamte mit, (District Collector und Assistent

¹⁾ Das Protektorat stellte 1914 bei Ausbruch des Weltkrieges 40 000 Mann gegen Deutsch-Ostafrika. Vgl. The Geographical Journal LII Nr. 3, S. 48, 1918.

Collector genannt), welche besonders die Einzahlung der Steuern zu überwachen haben.

Da weder der Kabaka, noch seine Minister, noch die Chefs ihre Untertanen besteuern dürfen, so werden ihnen, sobald der Kommissar ihre Stellung anerkannt hat, Saläre von der britischen Verwaltung ausbezahlt. (1901 betrug das Salär für einen Sazachef 200 Pfd. Sterl.)

Um die Einnahmen dieser Verwaltung zu erhöhen, erhob die britische Regierung in den Ländern regierungsfreundlicher Negerfürsten eine Hütten- und Kopfsteuer. Sir Harry Johnston suchte 1900 den intelligenten Bagandachefs klar zu machen, dass auch sie an der Entwicklung des Landes mithelfen müssten. Er sprach zu ihnen: «Das Protektorat ist über Land und Leute erklärt worden. Jeder einzelne Eingeborne, jeder Stamm, hat die Gewissheit, dass ihm sein Eigentum und seine Familie vor Sklavenhändlern und gewissenlosen Chefs sicher ist. Die britische Oberherrschaft bedeutet die Garantie dafür, dass keine andere europäische und afrikanische Macht euer Territorium ungestraft angreifen darf. Für die Sicherheit des Landes muss aber die britische Regierung viel Geld ausgeben. Ihr könnt die Ausgaben verringern helfen, indem ihr eure Untertanen zur regelmässigen Entrichtung einer Hütten- und Kopfsteuer anhaltet.» Die Chefs versprachen Johnston ihre Unterstützung in dieser Angelegenheit. Steuern konnten hinfort in Naturalgaben oder Rupien¹⁾ entrichtet werden. Die Hüttensteuer betrug drei Rupien, die Kopfsteuer, die alle unverheirateten, gut bezahlten Männer zu entrichten hatten, zwei Rupien. Wer keine Abgabe leisten konnte, der mochte statt dessen während eines Monats im Jahr im Dienste der britischen Verwaltung arbeiten, ohne dafür Lohn zu empfangen.

Die Einnahmen dieser Steuern für das erste wirkliche Finanzjahr vom 1. April 1900 bis 31. März 1901²⁾ betrugten mehr als 66 000 Pfd. Sterl. Es war doppelt so viel als Johnston erwartet hatte. Die Einnahmen stiegen darauf von Jahr zu Jahr in befriedigender Masse. 1909 wurde an Stelle der kombinierten Hütten- und Kopftaxe eine einheitliche Kopfsteuer von fünf Rupien eingeführt, die alle Männer über achtzehn Jahre zu entrichten hatten. Der Grund zu dieser Neuordnung lag zum grössten Teil darin, dass sich die jungen Männer weigerten, ein eigenes Heim zu gründen, um so der Entrichtung einer Hüttensteuer von drei Rupien zu entgehen. Durch die Einziehung einer einheitlichen Kopfsteuer von fünf Rupien hoffte man der eingerissenen äusserst laxen Moral der Unverheirateten einen Riegel verschieben zu kön-

1) Seit 1899 behauptete die Rupie den Kurs von 1 Sh. 4 d.

2) Diese Datierung vom 1. April bis 31. März des folgenden Jahres gilt für jedes weitere Finanzjahr.

nen. Jeder Neger entrichtete nun willig seine Kopfsteuer von fünf Rupien, und in der Tat wurden die Eheschliessungen von diesem Zeitpunkt an zahlreicher.

Die Lokaleinnahmen wurden ausserdem vermehrt durch Besteuerung der Europäer und Fremden (Indier), den Erlös von Jagdpatenten, Zöllen und Veräusserungen von Kronland.

Die Kronlandfrage.

Von gleich grosser Bedeutung für den Staat, für den Kolonisten und für den Grosskaufmann ist das Kapitel über die Kronlandfrage. Durch Verordnung vom 10. Juli 1897 wurde diese Frage zuerst geregelt.¹⁾ Die Okkupation von Kronland für 21 Jahre war danach gestattet. Davon ausgenommen war alles Land, das von Eingebornen oder andern Personen beansprucht oder regelmässig bebaut wurde. Die Vermessung des veräusserten Landstückes hatte auf Kosten des Benützers zu geschehen.

Die Kronlandfrage wurde durch neue Ordinance vom 27. September 1902 erweitert. Danach waren Mineralien und Wasserläufe überall der Krone vorbehalten. Laut Ordinance besass der Kommissar das Recht, Kronland von weniger als tausend Acres Flächeninhalt zu verkaufen. Grössere Gebiete veräusserte allein der Staatssekretär. (Später der Kolonialminister.) Dem Käufer war die Vermessung, Abgrenzung und Urbarmachung des erworbenen Gebietes binnen Jahresfrist und Zahlung der Kaufsumme in bestimmten Fristen vorgeschrieben.

Verpachtungen für 99 Jahre wurden als zulässig erklärt. Für diesen Fall wurden Vorschriften über Abgabe, Entwicklung des Landes, Oeffnung von Strassen und Schutz der Eingebornen erlassen.

Die zeitweilige Okkupation von Kronland bis zu 5 Acres immer für ein Jahr für Farbige war gestattet. Der Besitzer hatte monatliche Abgaben zu entrichten.

Am 2. März 1903 wurde eine dritte Ordinance erlassen, die am 8. September 1910 eine letzte Erweiterung erfuhr.²⁾

Verkauf. Der Kommissar (seit 1907 der Gouverneur) besitzt, wie 1902 nicht das Recht, Kronländer von mehr als tausend Acres in einem zusammenhängenden Stück Land ohne Zustimmung des Staatssekretärs zu verkaufen. — 1914 kostete ein Acre ungefähr 6 Sh. 8 d. — Der Käufer muss eine bestimmte Anzahlung machen. Wenn der Rest des Kaufgeldes innerhalb der ersten sechs Monate vom Tag des Uebereinkommens an oder innerhalb

1) Zimmermann, Kolonialpolitik, S. 331/332.

2) Vgl. General Information as to the Uganda Protectorate, S. 27/35.

einer andern, im Kaufvertrag angegebenen Frist nicht bezahlt wird, so fällt das betreffende Landstück an den Kommissar zurück. Die geleistete Anzahlung geht dem Käufer verloren. Der Kommissar kann vom Käufer die Aufstellung von Grenzmarken verlangen. Unterlässt dies der Käufer, so steht dem Kommissar das Recht zu, diese von sich aus errichten zu lassen. Für die Kosten hat der Käufer aufzukommen. Jede Person, sei es der Käufer selbst oder jemand anders, welche die Grenzmarken des gekauften Gebietes verschiebt oder zu verschieben trachtet, hat eine Busse bis zu 66 Pfd. Sterl. (1000 Rupien) zu bezahlen oder kann zu zwei Monaten Gefängnis verurteilt werden. Es können auch beide Strafen zugleich über den Schuldigen verhängt werden.

Wird das verkaufte Landstück innert Jahresfrist nicht vorschriftsgemäss bebaut, so wird der Besitzer vor den Kommissar geladen, wo er sich zu verantworten hat. Erscheint er innerhalb der ersten sechs Monate nach ergangener Mahnung nicht, oder kann er keine genügenden Garantien leisten, dass er beabsichtigt, sein Land bis auf einen gewissen vorgeschriebenen Grad zu nutzen und zu bebauen, so fällt es an die Krone zurück.

Verpachtungen. Kronlandsverpachtungen sind für einen Zeitraum von 99 Jahren (wie 1902) zulässig. Ist im Pachtvertrag keine besondere Vereinbarung getroffen worden, so fallen nach Ablauf desselben alle Gebäulichkeiten des gepachteten Grundstückes — gleichviel ob sie durch den Pächter selbst oder irgend eine andere Person errichtet wurden — ohne Entschädigung an den Kommissar zurück.

Der Pächter hat kein Recht, sein Lehen ganz oder teilweise ohne Zustimmung des Kommissars auf irgend eine andere Person zu übertragen, ausgenommen durch testamentarische Verfügung.

Pfade und Strassen, die der Pächter erstellt hat, sollen auch dem öffentlichen Verkehr zugute kommen. Der Pächter übernimmt die Verpflichtung, die Erwerbsquellen seines Landstückes bis zu einem gewissen Grade zu entwickeln und einer Zerstörung, z. B. an Bauhölzern, Bäumen, Pflanzen, vorzubeugen. Er hat ferner für die Errichtung von Gebäuden, wie sie der Pachtvertrag verlangt, innerhalb der im Pachtvertrag vorgeschriebenen Zeit zu sorgen. Diese Gebäude müssen aus dauerhaftem Material hergestellt werden. Der Pächter hat weiter für richtige Bewässerung und Entwässerung zu sorgen, jedoch ohne durch sein Vorgehen die Bedürfnisse der Nachbarschaft zu schädigen. Weder der Pächter, noch seine Diener haben irgendwelches Recht, sich in die Angelegenheiten der einheimischen Bevölkerung zu mischen. Sie sollen vielmehr so viel

wie möglich alle Streitigkeiten vermeiden. Wenn solche nicht umgangen werden können, so hat der Pächter den Fall dem District Collector anzuzeigen, und diesem die Entscheidung zu übertragen.

Die zeitweilige Okkupation von Kronland. Der Kommissar kann Eingebornen oder andern Personen, ausgenommen Europäern und Amerikanern,¹⁾ die Genehmigung zur Erwerbung von Kronland und zur Errichtung von Hütten innerhalb des erworbenen Gebietes erteilen. Für solche Fälle kommen nur Landstücke bis zu fünf Acres zur Veräusserung in Betracht. Die Dauer dieser Art von Okkupation ist ohne anderweitige Bestimmung nur für ein Jahr berechnet. (Wie 1902.) Der Vertrag ist nach neun Monaten auf drei Monate kündbar. Der Zins muss monatlich entrichtet werden, wenn der Vertrag nichts anderes vorschreibt. Werden die Bedingungen nicht eingehalten, wird das Land vernachlässigt, so hat der Kommissar das Recht, den Vertragsinhaber aus dem Lande zu verweisen.

Allgemeines. Reisenden ist der Aufenthalt mit Dienerschaft, Tieren, Wagen und Gepäck in jedem verkauften oder verpachteten, noch unbebautem Kronland für 48 Stunden gestattet. Doch ist der Lagerplatz eine Viertelmeile von dem nächsten Wohnsitz entfernt aufzuschlagen. Der Zutritt zu Flüssen, Strömen und Seen steht für Mensch und Tier frei. Jede dieser Vorschrift zuwiderhandelnde Person, sei es nun der Reisende oder der Landbesitzer, kann bis zu 66 Pfd. Sterl. (1000 Rupien) gebüßt oder zu Gefängnisstrafe verurteilt werden. Es können auch beide Strafen zugleich verhängt werden.

Entscheidungen. Die Erlasse und Vorschriften betreffend Verkauf, Verpachtung und zeitweilige Okkupation von Kronland gehen vom Kommissar aus. Ihm oder seinem Bevollmächtigten steht das Recht zu, zu jeder Zeit jedes verkaufte oder verpachtete Landstück zu betreten und dort Telegraphen-, elektrische Linien, Abzugskanäle oder Wasserleitungen, ohne Kompensation zu leisten, anzulegen. Doch muss er die dadurch entstandenen Schäden auf Kosten der britischen Verwaltung wieder gutmachen.

Bezieht sich der Verkauf oder die Verpachtung von Kronland auf mehr als 100 Acres, so hat der Kommissar das Recht, hier Eisenbahnschienen, Kanäle und Strassen, die dem allgemeinen Wohl der Bevölkerung zugute kommen, anzulegen, ohne Kompensation für das Land zu leisten; doch haftet er für jedes zerstörte oder beschädigte Haus.

¹⁾ Die Ordinance vom 8. September 1910 lässt diese Einschränkung weg.

Bezieht sich hingegen der Verkauf oder die Verpachtung von Kronland auf weniger als 100 Acres, so muss der Kommissar für das Land ein Entgelt gewähren.

Auf jedem Landstück, das nach den Vorschriften der Ordinance vom 2. März 1903 veräussert wurde und wird, kann der Kommissar Eisenbahnstationen, Nebengebäude oder Gebäulichkeiten irgendwelcher Art errichten lassen, muss aber für das Land Entschädigung leisten. Das zur Durchführung obiger Arbeiten nötige Material (Steine, Holz etc.) darf er von jedem unbebauten, verkauften oder verpachteten Kronland ohne Entschädigung (mit Entschädigung, wenn es sich um bebautes Land handelt) zu zahlen, fortführen lassen.

Die kurze Erweiterung dieser Ordinance von 1903 zugunsten fremder Ansiedler, die Ordinance vom 8. September 1910, erschien unter dem Titel: «The Crown Lands (amendment) Ordinance, 1910». Sie lautet: Der Gouverneur kann auch Territorien, die von Eingebornen bewohnt werden, verkaufen oder verpachten¹⁾. Die landbesitzenden Eingebornen verbleiben jedoch von Rechts wegen vom Datum des Verkauf- oder Pachtvertrages an innerhalb der Grenzen des verkauften oder verpachteten Landes im Besitz ihres eigenen Grundstückes, bebauen dieses auch weiter, bis Vorkehrungen für ihren Wegzug in andere, für ihre Beschäftigung gleich günstige Gebiete getroffen worden sind, oder ihnen eine Entschädigung gewährleistet worden ist. Der Gouverneur oder sein Bevollmächtigter prüft das Verfahren. Falls die Eingebornen daraufhin den Wegzug verweigern, oder eine Kompensation ausschlagen, sondern vielmehr auf ihrem bisherigen Eigentum verbleiben wollen, so sind solche Eingeborne als Pächter des Käufers oder Pächter des betreffenden Territoriums zu betrachten, welchen nach Willkür gekündet werden kann.

Die bis dahin erwähnten Lokaleinnahmen allein konnten jedoch niemals die Ausgaben der britischen Verwaltung decken, wenn die Entwicklung der natürlichen Erwerbsquellen und damit im Zusammenhang der Aufschwung des Protektorates nicht zustande kam. Dieser hing in der Hauptsache von drei Faktoren ab: 1. Von der Erziehungsarbeit der Neger. 2. Von der Bevölkerungsdichte. Im Zusammenhang damit steht die Gesundheitsfrage. 3. Von Handel und Verkehr in grossem Masstab. Dazu bedurfte es der Schaffung moderner Verkehrswege.

1) Durch «Uganda Agreement» vom 10. März 1900 verblieb den landbesitzenden Eingebornen ihr Grundbesitz. Sehr oft besass nun ein Eingeborner mehr als 8 Quadratmeilen Land, das er nicht bebaute, das deshalb brach lag. Die «Crown Lands (Amendment) Ordinance» 1910 half mit der Einwilligung des Lukiko diesem Uebelstand ab.

Mission und Erziehung der Eingebornen.

In Uganda, dem «Land der Schwarzen», konnte eine Entwicklung der Erwerbsquellen nur mit Hilfe der Eingebornen stattfinden, wenn man nicht zu dem Aushilfsmittel greifen wollte, das erst Emin Pascha, dann Johnston und zuletzt Sir Willcocks¹⁾ vorgeschlagen hatte: die Ansiedelung einer betriebsamen, asiatischen Bevölkerung im Protektorat Uganda. Dieses Mittel ist bis zur Stunde nicht angewandt worden. (Man befürchtete wohl den schlechten moralischen Einfluss dieser Bevölkerung auf die Eingebornen.) Der Eingeborne ist tatsächlich dank der grosszügigen Tätigkeit der Missionare und der britischen Verwaltung fähig geworden, am Ausbau seines Landes mitzuhelfen. Da es in Uganda keine Regierungsschulen gibt, so liegt die gesamte Erziehungsarbeit ausschliesslich in den Händen der drei Missionsgesellschaften²⁾, die seit 1907 von der Krone durch Hilfgelder unterstützt werden. Die Church Missionary Society erhält jährlich 850, die Algerische Mission 300 und die später im Protektorat eingetroffene St. Joseph's Mill Hill Mission 100 Pfd. Sterl. Das gesamte Erziehungswesen untersteht einem Ausschuss, bestehend aus dem den Vorsitz führenden englischen Bischof, dem Katikiro, dem Kago (Senior des Eingebornenklerus) und den Missionaren.

Die erzieherische Tätigkeit der Church Missionary Society erstreckt sich über das ganze Protektorat Uganda. Die «Weissen Väter» verlegten ihre Wirksamkeit hauptsächlich in das volkreiche Buganda, Bunyoro und in die Westprovinz, und die St. Joseph's Mission in die Ostprovinz. Zu jeder der drei Missionsgesellschaften gehört eine ansehnliche Reihe von grösseren und kleineren Elementarschulen, die weit im Lande herum zerstört liegen. Im Stundenplan ist Lese-, Schreib-, Rechnungs- und Religionsunterricht vorgesehen. Daneben erhalten die Kinder Unterricht im Matten- und Körbeflechten und in der Töpferei.

Mit dem wachsenden Handel und Verkehr stieg das Bedürfnis nach höheren Bildungsanstalten. Um dem herrschenden Mangel abzuhelfen, errichtete die Church Missionary Society die Mengo High School (Internat) auf dem Hügel Namirembe für die Söhne von Bagandachefs. Diese erhielten nun hier die nötige höhere Ausbildung und brauchten sie nicht mehr im Ali-garh-College³⁾ in Kairo zu suchen. 1908 wurde der Schule von

1) Vgl. Bulletin de la Société Khédiviale de Géographie de Caire, Nr. 2, 1918, S. 61.

2) Nur der Kabaka Daudi Chwa wurde von einem englischen Erzieher auf Regierungskosten erzogen.

3) 1904 bezogen intelligente Bagandajünglinge diese von Seyyid Ahmed 1876 gegründete höhere Bildungsanstalt in Kairo.

Mengo eine technische Werkstätte angegliedert. Gruppenweise wurden die älteren Schüler auch in die Regierungsplantagen von Kampala geführt. Um ihre Bildung zu einer möglichst allseitigen zu machen, wurde ihnen hier die zielbewusste Methode der Anpflanzung verschiedener Kulturen gezeigt. In den Unterrichtsplan der Mengo High School gehört nun seit 1910 die Anleitung über Anlegung von Baumwollen-, Kaffee- und Kautschukpflanzungen. Ähnliche Unterrichtsanstalten wurden 1908 in Kamuli in Busoga eingerichtet. Ein Areal von 100 Acres wurde von der Regierung erstanden, und 1910 waren davon 25 Acres unter Kultur. Die Schüler legten hier Baumwolle- und Kautschukpflanzungen an. Im Verlaufe des Jahres 1910 wurden ebensolche Schulen in Mbarara in Ankole, in Kabarole, in Toro und in Hoima in Bunyoro errichtet. 1907 wurde die Uganda High School (Internat) in Gayaza — zwölf Meilen von Mengo entfernt — für Töchter von Chefs und 1910 eine weitere solche Schule in Kabarole eröffnet. Zum Unterrichtsplan gehört neben den gewöhnlichen Fächern das Anfertigen von Spitzen und das Spinnen von Baumwolle. Zu den höheren Bildungsanstalten der Church Missionary Society gehört ferner die 1907 gegründete King's School (Internat) in Budo für intelligente Söhne von Bauern und Chefs. Sie sollen hier eine Bildung erhalten, die sie befähigt, später als Schreiber, Sekretär oder Dolmetscher auf den Bureaux der europäischen und einheimischen Verwaltungen einzutreten. Unterricht in der englischen Sprache und im Maschinenschreiben sind daher die Hauptfächer des Stundenplanes dieser Schule. Im Januar 1908 wurde eine Handwerkerschule, die «Mackay Memorial Technical School» eröffnet und 1912 auf 1913 wurde im Tesodistrikt (Ostprovinz) eine Ackerbauschule eingerichtet. Den Schülern wird hier zugleich Gelegenheit geboten, das Backsteinbrennen, Maurer- und Schreinerhandwerk zu erlernen. Ganz besondere Sorgfalt verwendet die Church Missionary Society auf die Heranbildung von Eingebornenlehrern. In Namirembe befindet sich seit 1907 eine modern eingerichtete Lehrerbildungsanstalt, mit zweijährigem Studienkurs. In der grossen, 500 Schüler zählenden Elementarschule von Namirembe betätigen sich die zukünftigen Lehrer im praktischen Unterricht. Jedes grössere Dorf wünscht sich geübte Eingebornenlehrer. 1910 verbanden sich die Chefs aus eigenem Antrieb unter sich, um Schulhäuser in Verkehrszentren zu errichten, wo Kinder des Volkes unter Anleitung eines Eingebornenlehrers besseren Unterricht erhalten können als in kleinen, weit entlegenen Dörfern.

Wie die Church Missionary Society, so errichteten auch die «Weissen Väter» höhere Bildungsanstalten, besonders in Rubaga. 1909 bezogen Knaben von Bunyoro und Toro diese Ru-

baga-Schule. Ein «Petit-» und ein «Grand-Séminaire» bezweckt die Heranbildung von Eingebornen zu Priestern. 1908 wurde den beiden Seminarien eine Buchbinderwerkstatt und eine Druckerei angegliedert. Der Unterricht, der hier geboten wird, ist vollkommen unentgeltlich.

Die Mill Hill Mission besitzt wie die beiden andern Missionen gute, höhere Bildungsanstalten. In Namilyango, in Kiagwe in Buganda, besteht schon seit 1901 ein Internat für Söhne aus den besseren Volksklassen. Hier wird Unterricht im Englischen, Turnen, Rechnen, in der Musik, Hygiene und elementaren Physik erteilt. Viele Schüler aus diesem Internat bekleiden nach Abschluss ihrer Schuljahre untergeordnete Beamtenstellen in der öffentlichen Verwaltung. Seit 1902 besteht auf dem Hügel Nsambya eine Mädchenklosterschule und 1905 wurde eine weitere in Nagalama in Kiagwe eröffnet. Neben den üblichen Fächern erhalten die Mädchen Handarbeits- und Haushaltungsunterricht.

Wie sehr das Bedürfnis nach Unterricht sich in den breiten Volksklassen geltend macht, zeigt allein ein Blick auf die Zusammenstellung der Schülerzahlen in den Schulen der drei Missionsgesellschaften während der folgenden Jahre:

Anzahl der Schulkinder in den Schulen der Church Missionary Society:	1904—05	18 181
	1905—06	25 100
	1906—07	31 865
	1907—08	32 248
	1908—09	34 971
	1909—10	36 850
	1910—11	46 780
Anzahl der Schulkinder in den Schulen der «Weissen Väter»	1911—12	56 482
	1904—05	5 729
	1905—06	5 729
	1906—07	6 380
	1907—08	—
Anzahl der Schulkinder in den Schulen der St. Joseph's Mill Hill Mission	1908—09	9 557
	1909—10	13 328
	1910—11	—
	1911—12	19 157
	1904—05	1 450
	1905—06	961
	1906—07	1 091
	1907—08	—
	1908—09	—
	1909—10	—
	1910—11	—
	1911—12	6 355

Gesundheitliches.

Sir Harry Johnston berechnete 1900 die Bevölkerungszahl Ugandas auf 4 Millionen. (Die Bewohner der früheren Ostprovinz mitgezählt.) 1903 ergab eine Schätzung die Zahl von 3 500 000, 1911 von 2 843 325 Eingebornen. Da der Grad der Entwicklung der Erwerbsquellen des Protektorates nicht allein vom Bildungsgrad der Eingebornen abhängt, sondern auch von der Dichtigkeit der Bevölkerung, so musste in erster Linie dafür gesorgt werden, dass der stete Rückgang in der Bevölkerungszahl gehemmt wurde. Schuld daran waren die seuchenartig auftretenden Krankheiten. Seit 1900 versucht die britische Verwaltung dem unheilvollen Schwinden der Bevölkerung zu steuern, indem sie Massnahmen zur Bekämpfung dieser Krankheit trifft. In Entebbe wurde ein Regierungsspital errichtet. In Kampala und Fort Portal befinden sich ebenfalls zwei gut eingerichtete Spitäler. Das Aerzte- und Krankenpersonal setzte sich 1914 zusammen aus 28 europäischen Aerzten, einer ganzen Reihe indischer Assistenten, zwei Apothekern und zwei europäischen Krankenschwestern. Kranke werden auch auf jeder Missionsstation aufgenommen und gepflegt. Die Church Missionary Society besitzt in Namirembe ein vortrefflich eingerichtetes Spital.

Unter den verheerenden Krankheiten, welche die Bevölkerung Ugandas beinahe Jahr um Jahr heimsuchten, nahm die Schlafkrankheit¹⁾ die erste Stellung ein. Die übermächtige Ausbreitung dieser Krankheit in Afrika führte zu einem Zusammenschluss der daselbst kolonisierenden Kulturvölker, der sich als Ziel die Erforschung und Bekämpfung dieser Seuche gesetzt hatte. Ueber die jeweilige Ausbreitung derselben gibt das Sleeping Sickness Bureau in London Auskunft. Das Gebiet der Schlafkrankheit ist das äquatoriale Afrika. Ihr Mittelpunkt ist das Kongobecken. Von hier aus fand die Ausbreitung südlich und nördlich des Aequators nach Westen und Osten statt und machte auf halbem Wege nach den Wendekreisen Halt. Nach Osten hin verbreitete sich die Krankheit an den Ufern des Albertsees, des Niltals, verseuchte die Uferlandschaften des Kioga- und Viktoriasees, sowie die an pflanzlichen Produkten reichen Inseln Sesse und Buwuma im Nyansa. 1903 wurde berichtet, dass die Bevölkerung dieser Inseln in starkem Schwinden begriffen sei. Kurze Zeit später mussten diese Inseln und die Uferlandschaft im Norden des Sees von den Einwohnern, 21 000 Seelen, geräumt werden. Sie wurden in Kiagwe und in andern Distrikten des Festlandes angesiedelt. Man vermutet, dass Kranke aus dem Tross Emin Paschas diese Krankheit nach Osten

1) Vgl. Petermann, Geogr. Mitt. 1910, S. 57.

verschleppt haben; auch hatte Lugard sudanesische Soldaten an den verseuchten Ufern des Albertsees zur Niederwerfung der innern Aufstände Bugandas angeworben. Am stärksten durchseucht war Buganda. 1907 wurde die Krankheit auch nach den deutsch-ostafrikanischen Landschaften durch Kautschuksammler verschleppt.

Die Voraussetzung für die geographische Verbreitung der Schlafkrankheit ist die Anwesenheit von *Glossina palpalis*, der Ueberträgerin dieser Krankheit. Verschiedene Schlafkrankheitsexpeditionen suchten das Vorkommen und die Lebensgewohnheiten dieser Stechfliege zu erforschen. Sie lebt nur an grösseren Wasseransammlungen und liebt dichtes Ufergebüsch, besonders den im Wasser wachsenden Ambatschbusch. Sie nährt sich ausschliesslich von Blut. Am Viktoriasee wurde in fast allen Fliegen Krokodilblut gefunden, sodass es schien, als ob die Zerstörung aller Krokodileier vorgeschlagen und zum Teil auch ausgeführt wurde. Welche Tierarten aber ausser Krokodil und Eidechsen für die Ernährung des *Glossina palpalis* noch in Betracht kommen, ist bis jetzt nicht genau festgestellt worden.

Wanderungen der Stechfliege finden nur selten statt. Die *Glossina palpalis* setzt sich in dichten Schwärmen an den Fischerbooten der Eingebornen fest. Die Wanderung der Schlafkrankheit in weitere Fluss- und Seengebiete ist daraus erklärt worden. Die Haupterfordernisse zur Bekämpfung derselben sind, ausser der ärztlichen Behandlung der Schlafkranken mit Atoxyl, die strikteste Durchführung hygienischer und sanitärer Vorschriften, die Abholzung des dichten, *Glossina* reichen Gebüsches an Seen und Stromufern, und die genaueste Ueberwachung des Verkehrs. Nur dank dieser Vorkehrungen war es möglich, die Seuche mit Erfolg einzudämmen. Ausser der Schlafkrankheit verlangte die Malaria die meisten Opfer an Menschenleben in Uganda. Die Malariastechmücke (*Anopheles*) kommt im Gegensatz zur *Glossina palpalis* auch in Landschaften von wüstenhaftem Charakter und solchen, die periodisch erscheinende kleine Wasseransammlungen aufweisen, vor. Kein Teil des Protektorates ist absolut malariafrei. In Toro und Ankole ist ihr Vorhandensein sehr gering. An allen Flussläufen tritt die Krankheit zu jeder Jahreszeit und sehr häufig in endemischer Form auf. Der Europäer ist ihr besonders unterworfen. Er sollte sich nie in der Nähe von Sümpfen niederlassen. Die Dränierung oder Auffüllung von Gruben und Rinnen mit stagniertem Wasser, wo sich die Malaria übertragende Fliege mit Vorliebe aufhält, sind Haupterfordernisse zur Bekämpfung der Krankheit; ebenso die Vernichtung des oft meterhohen Gra-

ses und der grossblättrigen, allzu üppigen Vegetation in der Nähe von Niederlassungen. Moskito sichere Dächer mit Ziegeln oder Wellblech belegt, und Moskitonetze sind für den Europäer unumgänglich nötig. Bei den Eingebornen tritt die Krankheit weniger heftig auf als bei den Weissen. Doch nimmt Malariafieber selten gefährlichen Charakter an, wenn der Erkrankte gleich anfangs mit genügenden Dosen Chinin behandelt wird. Die glückliche Bekämpfung dieser zwei verheerendsten Krankheitserscheinungen, welche die Bevölkerung des Protektorates in bedrohlichster Weise dahinrafften, führte zu einer Zunahme der Einwohnerzahl Ugandas. Von 1911 auf 1913 stieg sie vom 2 843 325 auf 2 889 561 Seelen. Der Zuwachs beträgt also 45 636 Seelen.¹⁾ Er könnte bedeutend grösser sein, wenn nicht die Syphilis und Pest²⁾ so stark verbreitet wären. Ausser diesen, die gedeihliche Entwicklung des Landes hemmenden Krankheiten, kommen im Protektorat auch noch solche von weniger gefährlichem Charakter vor, wie z. B. das Rückfallfieber³⁾ und das Schwarzwasserfieber, das vor 1900 in Buganda unbekannt war. Bunyoro wird als Brutstätte betrachtet. Eine im tropischen Afrika überall vorkommende Krankheit ist ferner die Pneumonie, die gewöhnlich infolge Erkältung auftritt. Der Eingeborne zieht deshalb abgeschlossene, selbst dumpfe Räume den luftigen vor, um der Zugluft nicht ausgesetzt zu werden. Blattern sind endemisch im äquatorialen Gebiet. Zu gewissen Zeiten treten sie in epidemischer Form auf, so z. B. 1891 in Buganda und 1903 in Bunyoro im Niltal. Die Neger liessen sich willig impfen. 1903 auf 1904 brachen die Blattern in Entebbe und Buddu, dem westlichen Uferland des Nyansa aus, nahmen jedoch nicht epidemische Form an. Die Uebertragung von Blattern vom Neger auf den Europäer und Asiaten soll nicht leicht stattfinden. Krankheitserscheinungen, wie Sonnenstich und Hitzschlag sind im Protektorat häufig, lassen sich jedoch durch Schützen von Kopf und Nacken gut vermeiden. Ebenso weicht man dem Stich des Sandfloh durch Tragen hoher Schuhe leicht aus, und das Auftreten der Dysenterie, des Schreckens aller früheren Afrikareisenden, verschwindet immer mehr mit der Zunahme guter Verkehrswege. Auch kann durch Kochen des Trinkwassers das Auftreten der Krankheit überhaupt vermieden werden.

1) Die Schätzung von Ende März 1914 ergab eine Bevölkerungszahl von 2 909 122 Seelen.

2) 1911 starben an der Pest 3734, 1912 3100 und 1913 3292 Menschen. Die Ostprovinz ist besonders heimgesucht worden, besonders die baumwollenreichen Gebiete. Für die Tötung von Ratten werden Belohnungen verabfolgt. 1914 waren die Todesfälle weniger zahlreich.

3) Das Rückfallfieber wird verursacht durch den Biss der Hauszecke.

Da Afrika heute als Zukunftsland gilt, so ist es für jede im tropischen Afrika kolonisierende Macht eine Lebensfrage, wie der Gesundheitszustand der einheimischen Bevölkerung sich erweist, und es muss ihre vornehmste Aufgabe sein, diesen auf eine möglichst befriedigende Grundlage zu heben; denn nur mit Hilfe der Kulturarbeit der Eingebornen ist eine zielbewusste Ausbeutung der tropischen Produkte im Interesse des Weltmarktes möglich. Dieses koloniale Ziel bedingt den Ausbau der Verkehrswege im modernen Sinne.

Verkehrswege für Nah- und Fernverkehr.

Vor der Errichtung moderner Verkehrswege kam für Uganda der Kleinhandel allein in Betracht. Arabische Handelszentren bestanden schon lange. Indische (Goanesen, Parsen, Khoyas und Bohras) und deutsche Händler beteiligten sich sodann am Handel des Protektorates. Die Ausfuhr aber lohnte sich nicht. Mehr als 800 Meilen lagen zwischen Uganda und der Küste. Die Trägertransporte, die bis dahin allein zur Beförderung der Waren in Betracht gekommen waren, verteuerten die Produkte. Je tiefer diese aus dem Innern hervorgeholt werden mussten, desto geringer war der Gewinn. Eine Verbilligung der Erzeugnisse konnte erst mit der Schaffung guter Strassen, Wasserwege (Dampferverkehr) und Bahnen stattfinden. Dies allein vermochte den Handel zum Aufblühen zu bringen und die sogenannte handelsgeographische Rentabilitätsgrenze hinauszuschieben. Unter diesem Begriff versteht man nach Dowe¹⁾ die Linie, bis zu der auf Grund der Frachtkosten die Ausfuhr eines im Innern erzeugten Gegenstandes eben noch lohnend erscheint.

Die Uganda-Bahn, eine Staatsbahn.

Ein Verkehrsweg ersten Ranges, der seit dem 1. April 1902 nur noch durch britisch-ostafrikanisches Territorium führt (seit der Einverleibung der früheren Ostprovinz Ugandas in Britisch-Ostafrika), bildet die Uganda-Bahn, die im Jahre 1902 vollendet wurde. Ihrer Wichtigkeit wegen sei sie an erster Stelle erwähnt. Je mehr sich der Bahnbau seiner Vollendung näherte, desto mehr stieg Uganda aus der Versenkung empor, und desto mehr entwickelten sich auch die innern Verkehrsmöglichkeiten des Protektorates nach modernen Gesichtspunkten. Ohne die Bahn wäre Uganda ein blosses, wenn auch wertvolles Hinterland von Britisch-Ostafrika geblieben. Es hätte infolgedessen keine direkte Verbindung mit der Küste, mit Europa und Indien

¹⁾ Vgl. Dowe, Wirtschaftsgeographie von Afrika, S. 4.

gehabt. Erst durch diese Bahn wurde Uganda zu einem wichtigen Durchgangsland von Ost nach West gestempelt. Sie bildete bis 1914, bis zum Ausbruch des Weltkrieges, für Uganda, Britisch- und Deutschostafrika die Hauptverkehrsader.

Geschichte der Entstehung der Uganda-Bahn.¹⁾ Durch die Charter vom 3. September 1888 übte die Imperial British East Africa Company die Herrschaft über Britisch-Ostafrika aus. Ihr Einfluss erstreckte sich bald auch über einen Teil Ugandas. Die Gesellschaft beabsichtigte einen Bahnbau von der Ostküste landeinwärts, um die Entwicklung ihres erworbenen Gebietes zu ermöglichen. Sie erhoffte wirtschaftliche Vorteile zu erringen. Die Gesellschaft schickte zur Aufsuchung des für den Bahnbau geeignetsten Weges zwei tüchtige Ingenieure ins Innere ab. Es waren Sir John Fowler und Sir Guildforth Molesworth. Beide sprachen sich nach ihrer Erkundungstour dahin aus, dass es unmöglich sei, die Kosten für den Bau zu berechnen, solange die Vermessung des Landes nicht teilweise wenigstens vorgenommen worden sei. Bevor die Zivilisierung der Bevölkerung der Seengebiete nicht durchgeführt worden war, konnte die Bahn auch keinen Gewinn abwerfen. Da die Gesellschaft ihre Unfähigkeit, Ostafrika zu verwalten und die Bahn zu bauen, einsah, so verzichtete sie auf ihre Rechte und Territorien am 1. Juli 1895.

Der eigentliche Grund zum Bahnbau wurde auf der internationalen Brüsselerkonferenz gelegt.²⁾ Im Zusammenhang mit dem projektierten Bahnbau stand die Herstellung von Dampfern für den Viktoriasee. Militärstationen und fliegende Kolonnen wären niemals imstande gewesen, das Protektorat über Uganda aufrecht zu erhalten, und die einheimische Bevölkerung hätte nach wie vor keine Ruhe vor Sklavenhändlern gehabt.

Um dem Brüsselerabkommen Genüge zu tun, fasste die Regierung J. M., der Kaiserin Viktoria, 1891 den Plan, durch das Gebiet Ostafrikas, das seit 1890 in die britische Interessensphäre gehörte, einen Schienenweg zu bauen. Der Grund dazu war die Absicht, dadurch den Sklavenhandel an der Küste und im Innern des Landes lahm zu legen. Gelangte der Plan zur Ausführung, so erfüllte sich Mackays sehnlichster Wunsch. Am 5. Januar 1890 hatte er an Stanley geschrieben: «Ich würde keinen Sixpence für alles ausgeben, was die Gesellschaft in einem halben Jahrhundert schafft, wenn sie den See (Viktoriasee)

1) Nach den «Reports of the Uganda-Railway-Committee, presented to both Houses of Parliament», Blaubuch Cd. 97. Cd. 355. Cd. 443. Cd. 674. Cd. 1080. Cd. 1082. Cd. 1625. Cd. 1770. Cd. 2164. Cd. 2332.

2) Vgl. S. 62.

nicht mit der Küste durch eine Linie verbindet, wie roh dieselbe auch anfänglich sein möge. Erst damit wird der Streitsucht der Eingebornen und dem Sklavenhandel (am obern Nil, im Sudan, am Nyassa, an der Küste Ostafrikas, in Buganda und Bunyoro) das Rückgrat gebrochen werden.» In diesem Sinne schrieben auch Stanley und Emin Pascha, der hinzufügte, dass sich die Despoten vertragen lernen würden, wenn ihre Pulverkammern erst einmal leer sein werden.

Die Frage des Bahnbaus blieb offen bis zum Juni des Jahres 1895. In der Zwischenzeit fand durch Kapitän Macdonald eine Rekognoszierungstour statt, welche nach ungefähr einjähriger Dauer im Oktober 1892 ihren Abschluss fand. Macdonald zeichnete einen Weg vor und berechnete die Kosten für eine temporäre Bahnanlage auf 2 240 000 Pfd. Sterl. Im September 1895 ernannte dann Lord Salisbury, Premierminister, ein Regierungskomitee zur Uebernahme des Bahnbaus. Präsident des Komitees wurde Sir Percy Anderson. Dieses sogenannte Uganda-Railway-Committee löste sich erst nach Erledigung seiner Aufgabe und zwar am 30. September 1903 auf. Eine neue Einrichtung wurde darauf getroffen. Sie trat am 1. Oktober 1903 in Kraft: Ein Eisenbahndepartement als Teil der lokalen Administration von Britisch-Ostafrika wurde gebildet, das direkt einem Inspektor, dieser selbst dem Gouverneur des genannten Protektorates und dem Staatssekretär des auswärtigen Amtes untersteht.

Anfangs 1896 traf der Oberingenieur Mr. Whitenhouse mit seinem Stabe in Mombasa ein. Mit den Vermessungsarbeiten wurde sofort begonnen, an drei, vier Stellen zugleich. Noch in demselben Jahre schätzte das Regierungskomitee die Kosten auf 3 020 000 Pfd. Sterl. Weitere Vermessungen und eine darauffolgende Schätzung ergaben einen Kostenbetrag von 4 950 000 Pfd. Sterl. Die endgültige Schätzung stieg auf 5 550 000 Pfd. Sterl. Der Kostenzuschlag belief sich auf 600 000 Pfd. Sterl. Die Ursachen dazu waren mannigfacher Art:

- I. Aus der zuerst projektierten temporären Bahnanlage wurde eine permanente.
- II. a) Steigerung der Arbeitslöhne und vermehrte Einführung indischer Kulis.
b) Verteuerung von Rollmaterial.
c) Verbesserter und vermehrter Brückenbau.
d) Preissteigerung eingeführter Artikel.
e) Wassermangel.

Zu I. Beim Weiterarbeiten zeigten sich unvorhergesehene Schwierigkeiten, so dass der Plan einer temporären Linie fallen gelassen wurde. Die Ausgaben für stete Verbesserungen und der

Zeitverlust waren zu gröss. Ein Weg von 584 Meilen war zurückzulegen, zum grössten Teil durch Bergland und wasserloses Gebiet. Der Ausgangspunkt der Bahn war Kilindini (jetzt Mombasa), auf der Südseite der Insel Mombasa, zwei Meilen von der Stadt Mombasa entfernt. Die Insel wird durch die eine Drittelmeile lange Salisburybrücke, die über die Macupastrasse führt, mit dem afrikanischen Festland verbunden. Von hier aus zieht sich der Schienenstrang landeinwärts bis Mazeras bei Meile 16; dann durch die Taruwüste nach Tsavo bei Meile 133. Zwischen diesem Ort und der folgenden Station Kibwezi bei Meile 195 lag dichtes Dornestrüpp, wie überhaupt auf den ersten 200 Meilen. Das Land ist von Schluchten stark durchschnitten. Zwischen Mombasa und Mtoto Andei bei Meile 164 befanden sich nur vier Wasserstellen: Maja Chumvi (35 Meilen); Voi (102 Meilen); Tsavo (133 Meilen); Mtoto Andei (164 Meilen). Bei Kibwezi öffnet sich das Land, steigt mässig an bis Kikuyo bei Meile 342. Hier setzt eine stärkere Steigung ein bis in eine Höhe von 7380 Fuss bei Meile 350. Hier erreicht die Bahn den ersten Kulminationspunkt. Das Gelände senkt sich darauf zur ostafrikanischen Grabensenke (Rift Valley), in welcher Naivasha- und Nakurosee liegen, bis auf 6000 Fuss bei Meile 425.

Die ursprüngliche Route, von Macdonald vorgezeichnet, zweigte beim Nakurosee in nordwestlicher Richtung ab, folgte dem Guaso Ngishu Plateau und strebte sodann dem mittleren Laufe des Nzoiaflusses zu, und erreichte, dem Lauf desselben folgend, Port Viktoria an der Berkeleybucht des Viktoria Nyansa. Diese Route erstreckte sich über 657 Meilen. Sie wurde nach dem Vorschlage des Oberingenieurs Whitehouse abgeändert. Die Bahn erreicht jetzt vom Nakurosee aus in westlicher Richtung den Nyansa auf dem kürzesten Weg. Von Nakuro aus erklimmt sie bei Meile 490 den zweiten Kulminationspunkt, die Mauberge, in einer Höhe von 8300 Fuss. Sie benutzt sodann die Täler des Kedova, der in diesen Bergen entspringt, und des Nyandoflusses. Gegen den Nyansa zu senkt sich das Land stets, es hat bei Meile 530 noch eine Höhe von 7750 Fuss. Bei Kisumu (früher Port Florence),¹⁾ der Endstation bei Meile 584, ist das Land nur noch 3700 Fuss hoch. Auf einer Strecke von 94 Meilen senkt sich das Land demnach von 8300 auf 3700 Fuss.

Trotz des schwierigen Geländes, der zeitweiligen Aufstände der Wanandi und anderer noch zu erwähnender Ursachen halber, machte der Bahnbau äusserst rasche Fortschritte. Einen Ueber-

¹⁾ Kisumu liegt auf dem Nordufer der Ugowebucht, Port Florence auf dem Südufer.

blick über den Fortschritt des Schienenlegens gibt folgende Tabelle:

Bis 31. März 1897	waren die Schienen bis Meile	40	gelegt.
» 31. » 1898	» » » »	139	»
» 31. » 1899	» » » »	279	»
» 31. » 1900	» » » »	332	»
» 31. » 1901	» » » »	483	»
» 5. Aug. 1901	» » » »	518	»
» 20. Dez. 1901	» » » »	584	»

An demselben Tage, am 20. Dezember, legte die erste Lokomotive den Weg zwischen dem Meere und dem Viktoria-Nyansa zurück.

Für Personen- und Güterverkehr wurde die Bahn auf folgenden Teilstrecken und an folgenden Tagen dem Verkehr übergeben:

Güterverkehr.

Voi	Meile 102	15. Dezember 1897
Makindu	» 208	1. Oktober 1898
Nimba	» 229	5. November 1898
Escarpment St.	» 364	10. November 1899
Nakuro	» 448	1. November 1900
Port Florence (Kisumu)	» 584	15. Januar 1902

Personenverkehr.

Voi	Meile 102	1. Februar 1898
Mtoto Andei	» 164	20. August 1898
Makindu	» 208	24. Oktober 1898
Sultan Hamoud	» 248	1. Februar 1899
Escarpment St.	» 364	1. Februar 1900
Nakuro	» 448	1. Februar 1901
Port Florence (Kisumu)	» 584	1. März 1902

Am 1. März 1902 war somit die ganze Strecke Kilindini (Mombasa) bis Port Florence (Kisumu) befahrbar geworden. Einzig der Tunnel bei Meile 525 wurde erst am 21. September 1904 dem öffentlichen Verkehr übergeben. Der Fahrplan für die Strecke Kilindini-Mtoto Andei für die erste Zeit des Bahnbetriebes war folgender: Unter den 13 Zwischenstationen waren Maji Chumvi und Voi die wichtigsten. Jeden Tag verkehrten zwei Züge in jeder Richtung. Man fuhr um 8 $\frac{1}{2}$ Uhr morgens von Kilindini ab, erreichte (mit einem fast $\frac{3}{4}$ -stündigem Aufenthalt in Maji Chumvi) um 5 $\frac{1}{4}$ Uhr nachmittags Voi, wo der Reisende übernachtete. Am andern Morgen verließ man Voi um 7 Uhr und kam um 11 $\frac{1}{4}$ Uhr vormittags in Mtoto Andei an. Nachmittags um 1 $\frac{1}{2}$ Uhr konnte man von hier schon wieder abreisen, war um

5½ Uhr in Voi, übernachtete hier und fuhr am andern Morgen um 8½ Uhr nach der Küste ab, wo man um 3¼ Uhr nachmittags anlangte.

Die Fahrt landeinwärts dauerte nach Abzug des Aufenthaltes 11½, die Rückfahrt nach der Küste 10¼ Stunden.

Der durchschnittliche Fahrpreis¹⁾ pro Meile betrug für:

	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
1898	ca. 6 d.	2 d.	½ d.
1902	3 d.	1½ d.	½ d.

Von Mombasa bis Kisumu, also für die ganze Strecke, betragen die Fahrpreise für:

	I. Klasse		II. Klasse		III. Klasse	
	Pfd.	Sterl. Sh. d.	Pfd.	Sterl. Sh. d.	Pfd.	Sterl. Sh. d.
1902	7	5 6	3	12 9	1	4 3
1914	7	1 0	3	4 0	0	13 0

Heute wird die ganze Strecke von 584 Meilen in 50 bis 54 Stunden zurückgelegt. Vergleicht man diese Zeitdauer mit den 2 bis 3 Monaten des alten Karawanenweges, der in der Hauptsache dem Schienenstrang parallel lief, so erhellt schon daraus die Wichtigkeit dieser Bahn für ganz Ostafrika. Die Verbindung zwischen Kisumu und Entebbe besorgen die Dampfer des Viktoria Nyansa, die steten Bahnanschluss finden. An der Küste Ostafrikas findet die Bahn ihrerseits Anschluss an die grossen Ozeandampfer. Diese Verbindung war früher vernachlässigt worden. 1914 berührten die Dampfer folgender Gesellschaften die ostafrikanische Küste:

1. Die Union Castle Line befuhr alle Monate einmal die wichtigsten Häfen Ostafrikas via Suezkanal.

2. Die British India Steam Navigation Company hatte ebenfalls einen monatlichen Kurs: London-Marseille-Suezkanal-Mombasa. Mombasa, Sansibar und Bombay wurden ausserdem alle 14 Tage einmal angefahren.

3. Die Deutsch-Ostafrikanische Linie berührte Mombasa alle 14 Tage via Southampton-Marseille.

4. Da kam 4. die französische Linie (Messageries Maritimes) und

5. der österreichische Lloyd von Triest her. Diese Linie wurde viel begangen.

6. Die Maritima Italiana legte ebenfalls in Mombasa an.

¹⁾ Die Fahrpreise werden mit Rupien bezahlt. 1898 betrug der Kurs der Rupie 1 Sh. 3¼ d. und 1902 1 Sh. 4 d.

7. Der Weg von Norden her über Chartum-Gondokoro ist für Personen- und Güterverkehr wenig günstig. Den Auswanderern wird vom Auswanderungsbureau in London von dieser Route der Umständlichkeit halber abgeraten.

Der Güterverkehr hatte in der ersten Zeit des Bahnbetriebes so gut wie keine Einnahmen zu verzeichnen. Eine Steigerung von Handel und Verkehr konnte erst dann stattfinden, wenn die Verbindung zwischen der Bahn und den Viktoriaseedampfern einerseits, und der Bahn und den Ozeandampfern andererseits hergestellt war.

1900 auf 1901 genügte ein Zug täglich in jeder Richtung dem Verkehr vollkommen. Die Kosten dafür beliefen sich im Jahr auf ca. 200 000 Pfd. Sterl. Die Einnahmen hingegen betrugen kaum 100 000 Pfd. Sterl. Die leitenden Ingenieure, sowie die von der Regierung von Zeit zu Zeit ausgesickten Inspektoren sprachen jedoch stets die Hoffnung aus, dass sich die Bahn auch vom wirtschaftlichen Standpunkt aus rentieren werde. Der Ingenieuroberst T. Grazy, der am 21. November 1900 vom auswärtigen Amt zur Inspektion des Bahnbaus beauftragt worden war, äusserte sich dahin, dass sich nach zehn Jahren die Ausgaben und Einnahmen der Bahn decken würden; von da an sei auch an eine Verzinsung des Anlagekapitals zu denken. In 20 Jahren werde die Bahn dem Verkehr kaum mehr genügen. Schon vor Ablauf dieser Zeit genügte die Bahn dem Verkehr nicht mehr. Sie genügte in erster Linie nicht mehr dem Transitverkehr mit Deutsch-Ostafrika. In einem Gutachten des deutschen Gouverneurs Schnell von 1913 wurde von der deutschen Regierung dringend die Fortsetzung der Bahn von Tabora nach Ruanda gefordert mit dem Hinweis darauf, dass die Uganda-Bahn dem Verkehr nicht mehr gewachsen sei. In den ersten Betriebsjahren betrug der Wert des Gesamthandels kaum 100 000 Pfd. Sterl. Im ersten vollen Betriebsjahr 1903 stieg er schon auf 176 000 und im dritten Betriebsjahr auf 325 500 Pfd. Sterl. Danach stieg er fortwährend und wuchs im Jahr 1912 an zu 1 065 000 Pfd. Sterl.

Zu II. a) 1893 waren für den ganzen Bahnbau 7500 Arbeiter aus Indien vorgesehen worden. Man hoffte, die Eingebornen für die Erdarbeiten benutzen zu können. Die Neger liessen sich allerdings zur Arbeit herbei, brannten aber bei der ersten besten Gelegenheit durch. Sie suchten nicht einmal zur Zeit von Hungersnot Beschäftigung. Das Verlangen nach indischen Arbeitern stieg demnach. Als der Bahnbau sich seiner Vollendung näherte, griffen auch die Eingebornen zur Arbeit, sodass indische Arbeiter heimbefördert werden konnten. Das Verhältnis war wie folgt:

	Indische Arbeiter	Eingeborne Arbeiter	Total
1896—1897	3948	1349	5297
1897—1898	6086	1372	7458
1898—1899	13 003	2509	15 512
1899—1900	16 030	2690	18 720
1900—1901	19 742	2506	22 248
1901—1902	13 646	2335	15 981
1902—1903	ca. 7000	—	ca. 7000
1903—1904 (bis Ende März)	570	—	570

Die indischen Arbeiter waren sehr teuer. Ein Arbeiter kam auf ca. 1 Pfd. Sterl. 5 Sh., ein Negerdurchschnittsarbeiter kam auf ca. 11 bis 12 Sh. pro Monat zu stehen. Dazu kamen die Kosten für Unterbringung, Ernährung (die Nahrungsmittel waren im Lande selber teurer als in England; der Whisky allein war billiger in Mombasa als in London) und Kleidung; ferner für die Heimschaffung ausgedienter Kulis, sowie die Kosten für den Unterhalt von Spitälern und die Verpflegung von Kranken.

b) Die Absendung von Maschinen- und Maschinenteilen und Wagen wurde verzögert durch die Streiks der englischen Arbeiter in den Jahren 1897, 1898 und 1900, den südafrikanischen Krieg von 1899 auf 1900 und durch die Pest in Indien. Trafen die betreffenden Artikel endlich verspätet in Mombasa ein, so ergaben sich Schwierigkeiten im Lande selber: 20, 30 ja 60 Meilen wasserloses Gebiet und Mangel an Transporttieren wegen der die Küstengegend verheerenden Tsetsefliege bildeten grosse Hemmnisse.

c) In den Jahren 1897 und 1900 während der ersten Hälften der betreffenden Jahre bis zu Meile 330 und im Jahre 1903 vom April bis in den September zwischen den Maubergen und dem Nyansa waren die Regengüsse so heftiger Art gewesen, dass beträchtliche Erdrutsche stattgefunden hatten. Schienen mussten neu gelegt, und Brücken und Dämme da errichtet werden, wo man sie früher nie für nötig gehalten hätte. 27 Eisenbahnviadukte mussten allein in den Maubergen erstellt werden. Davon liegen 9 Viadukte auf der küstenwärts, und 18 auf der binnwärts gerichteten Abdachung. Die Kikuyuabdachung zählt 8 Viadukte. Die Länge der Viadukte wechselt zwischen 156 und 881 Fuss, die Höhe zwischen 37 und 111 Fuss.

d) Die Preissteigerung erstreckte sich in erster Linie auf Kohle, Eisen, Stahl und Zement. Der Kohlenpreis pro Tonne schnellte 1900 infolge des Streiks in England von 13 auf 27 Sh. Dies bewirkte ein Steigen der Frachtgebühren der Ugandabahn. Bis zu diesem Zeitpunkt war nur englische Kohle gebraucht worden. Eine Tonne kostete nun aber in Mombasa 69 Sh. 4 d. Der

Transport von Mombasa landeinwärts bis Nairobi bei Meile 327 betrug jedoch 68 Sh. 4 d. Die Tonne kam also durchschnittlich auf 137 Sh. 8 d. zu stehen. Es musste demzufolge Kohle von Indien eingeführt werden, die Tonne zu 80 Sh. Da das Gebiet, das die Ugandabahn durchquert, ausserordentlich reich an Holz war, und die Tonne 16 Sh. kostete, und 2 Tonnen Holz denselben Dienst wie eine Tonne Kohle leisteten, so wurde Holz geschlagen, um es als Brennmaterial zu benutzen. Zum Holzschlag mussten jedoch Eingebornearbeiter verwendet werden, um eine erneute Erhöhung der Kosten zu vermeiden. Holz als Brennmaterial wurde bald auf der ganzen Bahnstrecke und auf allen Dampfern des Viktoria Nyansa benutzt. Eines der bedeutendsten Hindernisse für Handel und Verkehr, nämlich der Mangel an genügendem und nicht allzu teurem Brennmaterial, war damit aus dem Wege geräumt worden.

e) Ein nicht weniger wesentliches Hindernis für den Verkehr bildete der Wassermangel in Ostafrika. Jeder Eisenbahnzug musste Wassertanks für die Lokomotive und für das Arbeiterpersonal mit sich führen. Der Boden, der vollständig aus vulkanischen Aschen zu bestehen scheint, saugt das Regenwasser äusserst rasch auf. Die Absorptionsfähigkeit des Bodens ist so gross, dass auch beträchtliche Regenströme schnell verschwinden.

Mit der Fertigstellung der Ugandabahn bis Kisumu (März 1902) wäre das Protektorat Uganda, insbesondere die sich ringförmig um den Nyansa gruppierenden, reichen Landschaften für Handel und Verkehr nicht genügend erschlossen worden, wenn nicht zugleich mit der Entwicklung des Bahnbaues diejenige des Dampferverkehrs erfolgt wäre. Im Februar des Jahres 1897 befuhr der erste Dampfer, der «Ruwenzori», den Viktoriasee. Bis 1900 genügte er dem Verkehr vollkommen. Im Verlauf dieses Jahres liess die britische Regierung in Entebbe einen zweiten Dampfer vom Stapel, zu dem sich bald ein dritter, der einer britischen Handelsgesellschaft angehörte, fand. Dazu kamen das Segelschiff der Church Missionary Society und ein arabisches Dhaw. Den Schiffsverkehr belebte von Süden her ein Dampfer der deutschen Behörde in Mwansa. Gegen Ende des Jahres 1890, im November, gesellte sich der «William Mackinnon», der erste, grössere Dampfer, zu der kleinen Viktoriaseeflotte, die bald darauf durch das Segelschiff «Winifred» und durch zwei weitere Dampfer verstärkt wurde. Diese vier letzteren Schiffe waren durch Ingenieure der Ugandabahn erbaut worden. Sie gehörten demnach dem Uganda-Railway-Committee.

Die Dampfer dieses Komitees machten einmal monatlich die Runde um den See und sorgten für den direkten Verkehr zwi-

schen Kisumu und Entebbe. Der Postdampfer traf gewöhnlich am Dienstag direkt von Kisumu in Entebbe ein — 1903 in innerhalb 36 Stunden — und verliess am folgenden Nachmittag den Hafen von Entebbe in der Richtung Munyonyo¹⁾, dem Hafen von Kampala. Früh am Freitag Morgen traf er zur Aufnahme von Passagieren wieder in Entebbe ein. Auf der Rückreise nach Kisumu berührte er Jinja am Freitag Nachmittag und erreichte am folgenden Abend den Endpunkt der Ugandabahn. Postsachen von London trafen 1903 nach 21 oder 22 Tagen in Entebbe ein. Seither hat sich der Dampfer — wie der Bahnverkehr²⁾ dank dem wachsenden Handel und Verkehr gesteigert, sodass 1914 die Strecke Mombasa-Kisumu-Entebbe in 2½ Tagen zurückgelegt werden konnte.

Die Errichtung moderner Verkehrswege von innen heraus und ihr Anschluss an die grossen, afrikanischen Verkehrsstrassen.

Von innen heraus musste die britische Verwaltung in Entebbe nun für Anschluss an die Hauptverkehrsader, die Ugandabahn, sorgen, durch Ausbau des bestehenden Netzes der Eingebornenpfade, und Neuschaffung moderner Verkehrswege.

Die Herrscher Bugandas besaßen ein ausgesprochenes Talent und Interesse für Wegebau. Von ihrer Residenz, dem Mittelpunkt, strahlten Strassen und Pfade nach allen Richtungen aus, in die dem Herrscher unterworfenen Länder. In der Nähe der jeweiligen Hauptstadt waren die Strassen breit und prachtvoll und mit Schilfrohr eingefasst. — Heute wird die Eingebornenhauptstadt Kampala mit Entebbe durch regelmässigen Verkehr von Motorwagen und Jinrickshas, den zweiräderigen japanischen Wagen, verbunden.

Die Besitzergreifung durch die Weissen schloss die Notwendigkeit des Ausbaues des Verkehrsnetzes in sich; denn nur so konnte das Eintreten in Handelsbeziehungen zu den umliegenden Ländern ermöglicht werden. In den ersten Jahren einer wirklichen britischen Verwaltung, zwischen 1900 und 1903, wurden folgende Strassen dem Verkehr übergeben:

1. Eine Strasse von 51½ Meilen von Entebbe nach Jinja dem Nordufer des Viktoriasees entlang. (Diese Strasse erreichte 1905 Mbalè, 85 Meilen nordöstlich von Jinja und sollte von hier nach

¹⁾ Im Januar 1909 wurde Port Bell, der neue Hafen für Kampala eröffnet. 1913 wurde Kampala mit Port Bell durch eine kleine Bahn verbunden.

²⁾ 1907 wurde der Hafen von Bukakata an der Westküste des Nyansa eröffnet. Es ist der beste Hafen für den Verkehr von Südbuganda, Ankole und Toro.

Mumias in Britisch-Ostafrika weitergeführt werden; 1914 war diese Strasse noch nicht fertig hergestellt).

2. Eine Strasse von 180 Meilen von Entebbe nach Butiaba, der Dampferstation am Ostufer des Albertsees, die $12\frac{1}{2}$ Meilen vom alten Kibiro entfernt liegt.

3. a) Eine 86 Meilen lange Strasse von Kampala nach Masaka in Buddu.

b) Von Masaka nach Mbarara in Ankole, 83 Meilen lang.

c) Von Masaka in südlicher Richtung nach der deutsch-ostafrikanischen Grenze eine 55 Meilen lange Strasse. (Der geplante deutsche Ruanda-Bahnbau kam nicht zustande. Erst kurz vor Ausbruch des Weltkrieges 1914 sollte die Ruandabahn eröffnet werden.)

Alle diese Strassen wurden hergestellt durch einheimische Arbeiter, die keine Steuern bezahlten und statt dessen einen Monat während eines Jahres im Dienste der britischen Verwaltung arbeiteten. Die über Flüsse und Sümpfe führenden Brücken und Stege mussten stets erneuert, die Wege der üppigen Vegetation wegen jährlich mindestens zweimal gesäubert werden.

Die folgenden Jahre brachten eine rasche Vermehrung und Vervollkommnung der Verkehrsmittel. Der Ausbau des Strassen- und Eisenbahnnetzes, — der Wasserstrassen, die Vermehrung der Handelsflotte auf den verschiedenen Seen und die Zunahme der Telegraphenlinien bewirkten einen verstärkten Aufschwung des Verkehrs des Protektorates. Der Anschluss an die Verkehrswege umliegender Länder hatte damit stattgefunden:

1. Verkehrsmittel in den Norden Bugandas bis an den Kiogasee.

2. Verkehrsmittel in den Westen und Nordwesten, also bis an den Edward- und Albertsee und den weissen Nil.

3. Das Rudolfseegebiet.

Zu 1: Der schon 1900 gefasste Plan zur Errichtung eines Dampferverkehrs auf dem Kiogasee wurde erst 1909 ausgeführt. Ein grosser Dampfer, zwei kleinere Schiffe und mehrere grosse Kanus verkehrten von diesem Zeitpunkt an zwischen Kakindu, der ersten Dampferstation des Nils, 64 Meilen nördlich der Riponfälle, und Mruli (oder Buruli) beim Austreten des Nils aus dem Kiogasee. Um die enorm grossen Baumwollgebiete an den Ufern des Kioga- und Kwaniasees (westliche Ausbuchtung des Kiogasees) dem Handel und Verkehr zugänglich zu machen, wurde später von Jinja aus nach Namagasali, 7 Meilen unterhalb Kakindu, die sogenannte Busogabahn erstellt, die am 1. Jan. 1912 eröffnet wurde. Der begrenzte Schiffsverkehr auf dem Kiogasee genügte dem nun schnell zunehmenden Handel nicht mehr. 1914

befahren 3 grössere und ein kleinerer Dampfer den See. Die Ausführung des Planes von 1900, die zahlreichen, östlichen, seeartig erweiterten Seitenbuchten des Kiogasees durch Wegschneiden der Pflanzenbarren für den Dampferverkehr zugänglich zu machen, und damit die Verbindung mit dem fruchtbaren Elgongebiet herzustellen, wurde 1910 auf 1911 in Angriff genommen:

Zu 2: Die Verbindung Kampalas mit dem Westen des Protektorates wurde durch eine 130 Meilen lange Automobilstrasse zwischen Kampala und Toro hergestellt. Die Strasse sollte 1914 von Fort Portal bis an die Kongogrenze weitergeführt werden.

Ein wichtiger, nordwestlich gerichteter, nicht aber einheitlicher Verkehrsweg bildet der Nil, der das Zentrum des Protektorates mit dem Nordwesten verbindet. Die drei schiffbaren Teilstücke des Nils sind: 1. Die Strecke von Kakindu (Kiogasee) bis Foweira. 2. Vom Austritt des Nils aus dem Albertsee bis Nimule. 3. Von Rejaf bis Chartum. Diese letzte und grösste Teilstrecke von 1093 $\frac{3}{4}$ Meilen Länge, welche zugleich die längste einheitliche Dampferstrecke des Weltteils bildet, ist der Pflanzenbarren wegen von Zeit zu Zeit unpassierbar, so z. B. in den Jahren 1878, 1899 und 1903.

Um die Verbindung zwischen Kioga- und Albertsee auf möglichst kurzem Wege herzustellen, wurde 1910 der Plan gefasst, von der Dampferstation Masindi Port, nördlich von Mruli, aus, nach Butiaba eine Automobilstrasse zu errichten. Mit den erforderlichen Arbeiten wurde sofort begonnen, und 1914 war die 69 Meilen lange Strasse fertig geworden. Die Automobilstrasse wurde errichtet im Zusammenhange mit den wachsenden Handelsbeziehungen zu Belgisch-Kongo. Der Dampferverkehr auf dem Albertsee hatte die Aufgabe, einerseits die Verbindung mit Mahagi und Kasenyi, den Häfen von Belgisch-Kongo am Westufer des Sees, andererseits diejenige, mit Nimule am rechten Nilufer anzustreben und aufrecht zu erhalten. Dem Verkehr auf dem Albertsee und Nil bis Nimule dienten 1914 ein grösserer Dampfer, ein grosses Passagierboot und zwei Segelschiffe. Von belgischer Seite aus wurde 1908 auf 1909 durch Errichtung einer Automobilstrasse die Verbindung zwischen der Uelleprovinz (Belgisch-Kongo) und dem Nil bei Rejaf hergestellt. Der Anschluss der Verkehrswege des Ugandaprotektorates an das Kongobahn- und Dampfersystem, das seinen Ausgangspunkt in Boma hat, und die sich aus dem Anschluss ergebende Durchquerung Afrikas in ostwestlicher Richtung hatte damit stattgefunden:¹⁾

¹⁾ Vgl. Geographical Journal, Bd. 52, No. 1, S. 45/47. Januarheft und No. 3, S. 139 ff. Märzheft 1918.

<i>Teilstrecken</i>	<i>Verkehrsmöglichkeit</i>	<i>Meilenlänge</i>	<i>Zeitdauer</i>
Mombasa-(Kisumu) Entebbe	Bahn u. Dampfer	bis Kisumu 584	2½ Tage
Entebbe-Buliaba	Straße	180	8—10—12 Tage
oder			
Kisumu-Jinja	Dampfer	—	—
Jinja-Namagasali	Bahn	64	1 Tag
Namagasali-Masindi-Port	Dampfer	101	2 Tage
Masindi Port-Butiaba	Automobilstrasse	79	8—10 Stunden
Butiaba-Nimule	Dampfer	165	2 Tage
Nimule-Rejaf	Strasse	150	5—8 Tage
Rejaf-Liboga (Kongogrenze)	Automobilstrasse	—	1 Tag
Liboga-Bambili	Strasse	—	12 Tage
Bambili-Buta	Automobilstrasse (Bahn ²⁾)	—	1 Tag
Buta-Bumba (Kongo)-Boma	Dampfer u. Bahn	—	13 Tage

Die Durchquerung Afrikas von Ost nach West dauerte demnach 1914, vor Ausbruch des Weltkrieges, ungefähr 52 Tage. Auf den zwei zu Wagen oder zu Fuss zurückzulegenden Strecken: Entebbe-Butiaba und Nimule-Rejaf, soll innerhalb zehn Jahren je eine Eisenbahn hergestellt werden.

Der Verkehr von Rejaf nordwärts mit dem Sudan war nie besonders rege gewesen. Unter dem Mahdistenregiment fiel er vollends zusammen. Der Niederwerfung des Mahdistenregiments folgte noch im Jahre 1898 das Vorstossen der ägyptischen Bahn von Norden her bis nach Chartum. Daraufhin belebte sich der Handel wieder etwas, jedoch in nur sehr geringem Masse. Der Grund dazu lag nicht allein in den weniger günstigen Verkehrsmöglichkeiten, sondern auch in der dünnen Bevölkerung des Sudan: auf ungefähr 950 000 Quadratmeilen Flächeninhalt kamen 1907 schätzungsweise 2 000 000 Einwohner. Solange die Handelsartikel zudem die lange Nilroute Rejaf-Chartum-Alexandrien (Europa) zurückzulegen hatten, konnte sich der Handel in grösserem Masstab auch gar nicht entwickeln. Um diese lange Route zu umgehen, wurde die Errichtung einer Bahn von Port Sudan am roten Meer an den Atbara in Angriff genommen. Diese rote-Meer-Bahn, die im Januar 1906 eröffnet wurde, stellt die kürzeste Strasse für den nach Europa gehenden, resp. von Europa kommenden Verkehr für den Sudan dar. Ein lebhafterer Handelsverkehr zwischen dem Sudan und Uganda wurde durch den Bau dieser Bahn nicht erzielt. Einzig zwischen der Mongallaprovinz des Sudan und Gondokoro bestand ein in den Händen einstiger Soldaten Emin Paschas liegender kleiner Tauschhandel. (Eisenhacken und Kleider gegen Schafe.) Es ist möglich, dass die Zukunft einen lebhafteren Verkehr zwischen beiden Ländern schaffen wird und zwar im Zusammen-

2) Vgl. Mecklenburg, Vom Kongo zum Nil, 1910/1911, S. 26, wonach zwischen Buta und Bambili eine Bahn im Bau sein sollte.

hang mit der geplanten Baumwollkultur in der Nilprovinz in Uganda, der ebenfalls geplanten Kanalisierung des Zaraf (Zufluss des Bahr el-Abiad), der zielbewussteren Bewässerung der Gebiete zwischen blauem und weissem Nil und dem Sobat (die ägyptische Regierung hofft hier grosse Baumwollfelder ins Leben rufen zu können) und endlich mit dem Kap-Kairo-Bahnprojekt Cecil-Rhodes. Dieses letzte Projekt ist allerdings 1913 vom Survey Departement in Kairo als «definitiv aufgegeben» bezeichnet worden. Während des Weltkrieges jedoch ist es wieder in nächste Nähe gerückt. Mit der Frage des Bahnbaus beschäftigten sich englische, wie deutsche Kolonialpolitiker sehr eingehend. Dr. R. Hennig¹⁾ äusserte sich über das Projekt folgendermassen: «Wenn England wider Erwarten die eroberten Teile Deutsch-Ostafrikas im Friedensschluss zu behalten vermag, so ist die Vereinigung von Britisch-Nord- und Südafrika gelungen. Damit wird die Herstellung der Kap-Kairo-Bahn auf allbritischem Boden möglich werden». Die englischen Kolonialpolitiker verlangten die Verbindung zwischen Kapland und Kairo innerhalb der nächsten zehn Jahre auf britischem Boden hergestellt zu sehen:²⁾ Kairo-Chartum-Sennar-Kosti-El Obeid-El Fasher-Rejaf-Butiaba-Entebbe-Mwanza- (oder Butiaba-Masindi Port-Namagasali-Jinja-Mwanza) Tabora-Kigoma- (am Tanganyikasee, in der Nähe von Ujiji) Albertville-Kabalo-Bukama-Buluwayo-Kapstadt.³⁾

Gelangt der britische Plan zur Ausführung, so wird Uganda dadurch zu einem Durchgangsland in doppelter Hinsicht gestempelt werden, nämlich zu einem Durchgangsland von Nord nach Süd und von Ost nach West. Ob aber die Herstellung der Kap-Kairo-Bahn für Afrika vom wirtschaftlichen Standpunkt aus betrachtet, besonders wichtig ist, ist fraglich. Viel bedeutungsvoller wird die sofortige Errichtung von solchen Bahnen sein, die das an Ausfuhrprodukten reiche Innere des Kontinentes auf kürzestem Wege mit der Ost und Westküste verbinden werden.⁴⁾ Diese Bahnen hätten demnach rechtwinklig zu der geplanten Kap-Kairo-Linie zu stehen, und die Verbindung der Endstationen unter sich im Innern würde die Errichtung der Kap-Kairo-Linie zur Folge haben.

Aus wirtschaftlichen Gründen sollte die Ugandabahn (jetzt vielfach Mombasa-Bahn genannt) von Kisumu nach Kampala, von da nach Fort Portal in Toro und über den Semliki nach

1) Vgl. «Deutsche Kolonialzeitung» vom 20. Januar 1918.

2) Diese Route beanspruchte 1914 58 bis 67 Tage.

3) Vgl. Geographical Journal, Bd. 52, 1918, No. 1, S. 45/47, Januarheft und Märzheft, S. 139 f. G. J. LV., No. 2, S. 73/108, Febr. 1920:

4) Vgl. Geographical Journal, Bd. 52, 1918, No. 3, S. 144 ff.

Moto-Kilo im Westen des Albertsees in Belgisch-Kongo weitergeführt werden. Dadurch würden die grossen Goldfelder von Moto und Kilo mit der Ostküste verbunden werden, was einen beträchtlichen Aufschwung von Handel und Verkehr Ugandas zur Folge hätte. Von Moto-Kilo aus bestehen allerdings zwei weitere Wege zur Küste; der erste Weg führt westwärts nach Stanleyville und mit Benützung des Kongo-Bahn- und Dampferverkehrs zum Atlantischen Ozean; der zweite Weg führt nordwärts nach Rejaf, Chartum, Port Sudan. Der Weg durch Uganda stellt aber die kürzeste, daher billigste und bequemste, weil direkteste Route dar.¹⁾ Sodann besteht ein zweiter Plan, eine Zweiglinie der Ugandabahn durch Bunyoro herzustellen, um die nördlichen Distrikte dem Handel zu erschliessen. Es ist leicht möglich, dass damit auch die Handelsprodukte des südlichen Sudan ihren Weg durch Uganda nach Mombasa nehmen werden, anstatt nordostwärts nach dem roten Meere. Den Beweis wird die Zukunft erbringen.

Zu 3: Ein Dampferverkehr auf dem Rudolfsee und im Anschluss daran Handelsbeziehungen mit den gesunden, westlichen Ländern des Sees haben sich heute nicht entwickelt. Gute Verkehrsmöglichkeiten für den Süden des Protektorates bestehen nicht. Die Entwicklung dieses Gebietes ist der Zukunft vorbehalten.

Die Errichtung von Telegraphenlinien.

Die Errichtung von Telegraphenlinien erfolgte zu gleicher Zeit wie diejenige des Bahn- und Strassenbaues. Die permanente Telegraphenlinie, die parallel zur Linie der Ugandabahn verläuft, wurde 1903 zwischen Mombasa-Nairobi-Kisumu-Kampala (dem Nordufer des Nyansa entlang) und Entebbe hergestellt. Die Errichtung dieser Verbindung war unter vielfachen Verzögerungen zustande gekommen. Die Wanandi stahlen die Drähte weg, um ihre sonst peinlich bewahrte Nacktheit damit zu schmücken. Ausserdem besass der Draht für sie Handelswert. Ferner mussten die ursprünglich hölzernen Teleraphenstangen, wie sie zuerst für eine bloss temporäre Linie benützt wurden, vielerorts, z. B. in Busoga, durch eiserne ersetzt werden, da die hölzernen durch die weissen Ameisen zerstört wurden. In Buganda selbst brauchte man statt der eisernen Stangen Feigenbaumpfähle, da die weisse Ameise in diesem Gebiet nicht vorkommt. Dann verursachten schwere Gewitter oftmals Unterbrüche der Telegraphenverbindung.

¹⁾ Schon 1907 auf 1908 wurden für 28 000 Pfd. Sterl. von Moto-Kilo durch Uganda nach Mombasa ausgeführt. Vgl. Blaubuch Cd. 4448, S. 13.

Trotz alledem wurden Reuter's Telegramme schon 1902 täglich auf jeder Station an der Ugandabahn, Postsachen dreimal monatlich verteilt.

Im Anschluss an die Telegraphenverbindung erhielten schon 1900 alle Verwaltungsbureau in Entebbe die Telephoneinrichtung.

Von Kampala aus wurde die Telegraphenlinie nach Hoima (in Bunyoro) und Butiaba auf einer Strecke von $157\frac{1}{2}$ Meilen weitergeführt. Eine Nebenlinie von $31\frac{3}{4}$ Meilen zweigt von Hoima nach Masindi ab. 1903 war die Verbindung mit Wadelai und etwas später mit Nimule errichtet worden. Diese Verbindung sollte nach Norden weitergeleitet werden zur Herstellung des Anschlusses an das Telegraphensystem vom Sudan. Wieder war es Cecil Rhodes, der den Plan zu einer durchgehenden Telegraphenverbindung Kap-Kairo fasste. Von Norden her wurde das letzte Teilstück Bor-Gondokoro am 19. April 1906 hergestellt. Eine Verbindung von Gondokoro mit Nimule scheint noch nicht erfolgt zu sein. Ausserdem hätte, um Rhodes' Plan durchführbar zu machen, die Regierung von Deutsch-Ostafrika von Mwanza aus die Verbindung mit Schirati nahe der britisch-ostafrikanischen Grenze herstellen müssen. Dies geschah nicht. Eine durchgehende Telegraphenverbindung Kap-Kairo ist nicht zustande gekommen. Der britischen Verwaltung in Entebbe lag zunächst die Vervollkommnung des eigenen Telegraphennetzes nahe. 1914 waren Fort Portal, Nimule, Hoima, Masindi, Masaka, Mbarara, Mbale, Jinja, Kampala und Entebbe mit Mombasa telegraphisch verbunden. Es ist eine vollkommen naturgemässe Erscheinung, dass der gesamte Verkehr Ugandas die Verbindung mit Mombasa, dem nächsten Ausfuhrhafen des Protektorates, erstrebt. Wenn in Zukunft die Verbindung nach Norden, nach dem Sudan, eine bessere, engere werden soll, so wird wohl der Handel im Protektorat einen solchen Aufschwung erfahren haben, dass die Oeffnung von Verkehrsstrassen nach Norden (Sudan) und Südosten (Mombasa) für Uganda nur von Nutzen sein kann. Als weiteres Zukunftsverkehrsmittel wird auch die Luftschiffahrt in Aussicht genommen.¹⁾

Die Entwicklung und Nutzung der Erwerbsquellen des Protektorates.

Wie schon mehrfach betont worden ist, brauchte der Europäer den Handel im Protektorat nicht erst zu schaffen, sondern er hatte einfach das Vorhandene auf breiter Basis auszubauen.

¹⁾ Vgl. Geographical Journal, Bd. LII, No. 3, Märzheft, S. 139 ff, 1918, und Geographical Journal, Bd. LIII, No. 5, Maiheft, S. 339/343, 1919.

Uganda ist kein Land für arme Kolonisten, wohl aber für Handelsgesellschaften mit grossem Kapital.¹⁾ Je besser mit der Zeit die Verkehrsmöglichkeiten wurden, desto mehr entwickelte sich der Handel. Handelsetablissemante blühten an der Uganda-Bahnlinie empor, erst in Britisch-Ostafrika, dann in Uganda selbst. 1901 bestanden solche in Entebbe, Fort Portal, in Bunyoro und dem Nilweg entlang. Im Norden des Viktoriasees waren es besonders indische und deutsche Händler, die dem Handel Aufschwung verliehen. 24 Handelshäuser wurden allein während der ersten Hälfte des Jahres 1903 ins Leben gerufen.

Dass das Protektorat wirkliche wirtschaftliche Erfolge im Laufe der Jahre zu verzeichnen hatte, geht schon aus der Zunahme der weissen Bevölkerung hervor. Im Jahre 1900 befanden sich in Uganda elf Europäer, ohne die Missionare. Davon waren drei Deutsche, einer Italiener und sieben Engländer. 1908 war die Zahl der Weissen auf 400, 1911 auf 640, 1913 auf 823 und 1914 (bis Ende März) auf 1017 gestiegen. Ihren Haupterwerbszweig fanden die Kolonisten bis 1914 in erster Linie in der Nutzbarmachung pflanzlicher, in zweiter Linie tierischer Produkte. Mineralien spielten bis zu diesem Zeitpunkt beinahe keine Rolle. Vielleicht, dass die Zukunft da Aenderung schaffen wird, hat man doch bis vor kurzem noch wenig Kenntnisse über die Stärke der Moto-Kilo Goldfelder besessen.

Die Pflanzenwelt des Protektorates und ihre Nutzbarmachung.

In den Berichten der Forscher tritt uns ein grosser Teil Ugandas als Bananenland entgegen. Die Banane vermehrt sich rasch. Die Schösslinge des Rhizoms werden von den Eingebornen gebrochen und neu angesetzt. In kurzer Zeit wächst sich das Schoss aus zu einem stattlichen, fruchttragenden Baum. Der Eingeborne hat ausser dem Einheimsen der Früchte keine weitere Arbeit. Die Banane bildete das Universalnahrungsmittel und lieferte das Universalgetränk der Waganda, Banyoro und Basoga. Sie verliessen sich nur allzusehr auf die Bananenernte. Wenn in ungewöhnlich trockenen Zeiten die Frucht abstarb, stand der Eingeborne dem Hungertode gegenüber. 1899 herrschte in Busoga Dürre, infolgedessen Hungersnot. 4000 bis 6000 Menschen fielen ihr zum Opfer. Die Eingebornen bauten

¹⁾ Das Auswanderungsbureau in London bemerkt in seiner kleinen Broschüre über das Ugandaprotektorat ausdrücklich, dass kein Kolonist nach Uganda auswandern solle, wenn ihm nicht zum voraus eine feste Anstellung sicher sei.

weder Getreide noch Reis an. Erst die Swahilikaufleute pflanzten Getreide an in Uganda. Von ausgedehntem Ackerbau der Bantubevölkerung liess sich demnach nicht reden.

Während die Baganda, Banyoro etc. nur für ihre Bananenpflanzungen Verständnis hatten, beschäftigte sich der Neger im Norden des Protektorates, besonders die Bari, beinahe ausschliesslich mit Viehzucht. An dem grossen, natürlichen Reichtum des Landes, z. B. an den Baumwoll-, Kautschuk-, Kaffeebeständen etc. ging der Eingeborne blind vorüber. Ausbau und Neuschaffung von Erwerbsquellen lag weder in seiner Absicht, noch in seiner Macht. Der Neger musste zum Sehen erzogen werden. Die britische Verwaltung und die Missionare vermittelten ihm das Verständnis für den Wert, der im natürlichen Reichtum seines Landes liegt. Durch Flugschriften in der Landessprache, z. B. in Luganda und Lunyoro, wurden die Häuptlinge und das Volk über die Methode der Anpflanzung und Gewinnung von Baumwolle, Kaffee und Kautschukpflanzen etc. unterrichtet. Der Eingeborne arbeitet heute tatsächlich an der wirtschaftlichen Hebung des Landes mit. Ohne seine kräftige Mithilfe hätte die Entwicklung der Erwerbsmöglichkeiten nie den hohen Stand erreichen können, der sich 1914 bei Ausbruch des Weltkrieges tatsächlich konstatieren liess. Die britische Verwaltung und der Grosskaufmann sorgen für die Ausfuhr und Ueberwachung der Arbeiten; der Neger führt diese aus. Die Arbeitsteilung wird in schönster Weise durchgeführt.

Uganda ist heute ein Zukunftsland, sein Reichtum ist im Aufblühen begriffen. Der Beweis dafür ist 1914 erbracht worden durch den damaligen hohen Stand der Entwicklung der Erwerbsquellen.

Baumwolle. Die Baumwollkultur liegt in Uganda ausschliesslich in den Händen des Volkes. 1911 war fast die ganze bebaute Fläche, damals schon 42 500 Acres, in den Händen der Schwarzen. Es ist dies ein interessantes Beispiel der Kulturarbeit der Eingebornen. Nirgends in ganz Ostafrika befindet sich nach Prof. Dowe¹⁾ ein so grosses und mit so viel Verständnis bebautes und für Ausfuhrzwecke — das ist das Wichtigste — so gut bearbeitetes Stück Land im Besitze der Urbewohner.

Den Gang dieser Entwicklung zu verfolgen ist lehrreich genug.

In den Berichten des Kommissars Johnston von 1900 an das britische auswärtige Amt steht folgende Nachricht: Die Baumwolle wächst wild in Busoga, Bukedi und in einzelnen Teilen Bugandas. Sie wird in der Nilprovinz angepflanzt, besonders

1) Vgl. Dowe, Wirtschaftsgeographie von Afrika, S. 188.

da, wo früher ägyptische Garnisonen (Emin Paschas) bestanden. (Emin hatte sich stets um die Anlegung von Baumwollkulturen bemüht). Die Baumwolle ist von guter Qualität. Ausser für Lokalggebrauch ist ihr jedock keine Beachtung zu schenken. Als Exportartikel wird sie wohl nie in Betracht kommen.

Heute bildet die Baumwollenausfuhr die wichtigste Einnahmequelle Ugandas.

In Entebbe im botanischen Garten und in Kampala wurden 1902 Baumwollkulturen versuchsweise mit Hilfe ägyptischer Samenstauden angelegt. Die Baumwolle aus dem botanischen Garten wurde in London auf $4\frac{3}{4}$ d. pro Pfund geschätzt. Noch in demselben Jahre 1902 wurde die Hoffnung ausgesprochen, die Eingebornen zur Anpflanzung von Baumwolle in grossem Masstab gewinnen zu können. Vielleicht lasse sich für die Zukunft an eine Ausfuhr denken. 1903 wurde das Pfund Baumwolle in London auf $7\frac{1}{2}$, dann auf $9\frac{1}{2}$ d. geschätzt. Die Einführung ägyptischer Baumwollensamen (Asmouni, Abbasi und Affiarten) wurde durchgeführt. Die Eingebornenchefs von Buganda, Bunyoro, Busoga und Bukedi erhielten Samen ausgeteilt mit der Weisung, sie an die Eingebornen zweckmässig zu verteilen. Diese beschäftigten sich willig mit der neu ins Leben gerufenen Kultur. Bei den Missionaren der Church Missionary Society und bei einer italienischen Handelsfirma erhielten sie Anleitung für die Art der Bebauung von Baumwolle. Inzwischen war Kronland von 100 bis 300 Acres veräussert worden zur Anlegung von Baumwollkulturen. Auf den Sesseinseln entstand eine ganze Reihe kleinerer Plantagen. 1904 lautete der Bericht an das britische auswärtige Amt: Grosse Flächen des Protektorates scheinen für Baumwollkulturen ganz besonders günstig zu sein. 1912 wurde zur Erschliessung der enorm grossen Baumwollgebiete an den Ufern des Kiogasees der Schienenweg dahin der Benutzung übergeben und 1914 wurde die Baumwolle als wichtigstes, pflanzliches Produkt Ugandas bezeichnet. Der Grund zu der raschen und befriedigenden Entwicklung dieser Erwerbsquelle liegt zur Hauptsache in der Arbeitsamkeit der einheimischen Bevölkerung.

Die britische Verwaltung beaufsichtigt die Verteilung von Samen (seit 1908 nur noch amerikanische Upland, da sich die ägyptischen Samen nicht bewährten), die den Eingebornen frei geliefert werden.

Die Ausfuhr von Baumwolle ist seit 1902 in stetem Wachsen begriffen. Gute Verkehrswege (Uganda- und Busogabahn, Dampferverkehr auf Kioga- und Viktoriasee) haben das ihre dazu beigetragen. Die Ausfuhr betrug in den Jahren:

1902—03	2	Pfd.	Sterl.	
1903—04	6	»	»	
1904—05	235	»	»	
1905—06	1089	»	»	
1906—07	11 411	»	»	
1907—08	49 690	»	»	
1908—09	41 223	»	»	
1909—10	59 596	»	»	für nicht entkörnte Baumwolle
1910—11	168 620	»	»	für entkörnte Baumwolle ¹⁾
1911—12	184 639	»	»	für Baumwollsamem
1912—13	214 170	»	»	für entkörnte Baumwolle
	40 209	»	»	für nicht entkörnte Baumwolle
	11 355	»	»	für Baumwollsamem
1913—14	317 687	»	»	

Aus dem Baumwollsamem wird in Uganda seit 1909 auch Oel bereitet.

K a u t s c h u k. Die Kautschukpflanze kommt in Uganda in jedem Dickicht unterhalb 5000 Fuss Höhe vor. Da ungefähr $\frac{1}{5}$ des Flächeninhaltes des Protektorates aus Kautschuklianen-Dickichten bestand, so zählte man schon 1900 Kautschuk zu den wichtigsten Exportartikeln des Protektorates. Zwei Arten von Kautschukpflanzen gedeihen besonders prächtig, nämlich *Landolphia owariensis*, von den Eingebornen Kapa genannt, liefert guten Kautschuk, und *Landolphia florida*, Mulimu genannt, ist von weniger guter Qualität. Die Milch von Mulimu koaguliert schwerer.

Der Neger, der den Reichtum seiner Kautschukwälder nicht zu schätzen verstand, sammelte nur die essbaren Früchte der Pflanze ein. Er besass keine Ahnung davon, dass der Saft Handelswert besitzt. Die britische Verwaltung setzte die einheimischen Chefs von der Wichtigkeit dieser Pflanze für den Handel in Kenntnis. Daraufhin schickten dieselben intelligente, junge Eingeborne nach Entebbe und zu den Missionaren zur Erlernung der Methode für Kautschukgewinnung.

Da alle Wälder der Krone angehören, konnte Kautschuk nur mit der Erlaubnis der britischen Verwaltung gesammelt werden. Um die Einheimischen für diese Industrie zu gewinnen, erliess Sir Harry Johnston an die Chefs die Aufforderung, die Eingebornen zum Einsammeln von Kautschuk nach gegebenen Vorschriften aus den Regierungswäldern zu veranlassen.

Die einheimischen Sammler verkauften den Kautschuk an die Händler weiter. Der durch Verkäufe erzielte Erlös gehörte ihnen allein. Der Händler bezahlte 1900 für 1 Pfund 1 Sh. oder

¹⁾ Die Baumwolle wird in Uganda und Britisch-Ostafrika entkörnt und in Ballen verpackt zum Export.

9 d. Die Frachtgebühr für Bahn und Ozeandampfer betrug ungefähr 3 d. pro Pfund. Auf europäischen Handelsplätzen wurde Ugandakautschuk für 2 Sh. und 2 Sh. 6 d. pro Pfund verkauft. Somit wurde ein Gewinn von annähernd 100% erzielt. Die britische Regierung in Entebbe fand ihrerseits ihren Gewinn im Exportzoll.

Der Kommissar Johnston wehrte sich erst gegen eine Verpachtung von Wäldern mit Kautschukpflanzen an Private und Gesellschaften, weil er hoffte, die Eingebornen selbst in weitestem Masse für das Sammeln gewinnen zu können. Im Jahre 1902 wurde jedoch einer italienischen Kolonialhandelsgesellschaft die Bewilligung zur Gewinnung von Kautschuk im Werte von 130 Pfd. Sterl. für die Dauer von einem Jahr erteilt und zwar auf den Inseln Sesse, Kome, Damba und Bungiako im Nyansa. Ebenso erhielt die Viktoria-Nyansa-Agency das Recht zum Kautschuksammeln bis zum Werte von 93 Pfd. Sterl. innerhalb 58 Quadratmeilen in Buddu für die Dauer von einem Jahr. In der zweiten Hälfte des Jahres 1903 wurde vier Handelsgesellschaften die Genehmigung zur Kautschukgewinnung für die Dauer von fünf Jahren erteilt. Durch diese neue Verordnung, wonach die Erlaubnis zur Gewinnung von Kautschuk für einen Zeitraum von nicht weniger als fünf Jahren erteilt wurde, hoffte die britische Verwaltung der starken Ausnutzung der Bestände bei Erlaubnis der Kautschukgewinnung für die Dauer von einem Jahr, vorzubeugen. Die vier Handelsgesellschaften wurden berechtigt, Kautschuk im Werte von $3\frac{1}{3}$ (innerhalb $\frac{3}{4}$ Quadratmeilen) und 20 Pfd. Sterl. (innerhalb 8 Quadratmeilen pro Jahr in den Sazas von Kiagwe, Busiro-, Mawokota und Buddu, zu sammeln. Eine Bewilligung zwecks Kautschukgewinnung kann dann erneuert werden, wenn die Gesellschaften nach gegebenen Vorschriftenmassregeln gehandelt und für Nachwuchs der Bestände gesorgt haben.

Kautschuk wurde schon 1901/1902 in beträchtlichen Mengen ausgeführt. Infolge der Ausbreitung der Schlafkrankheit und der sich daraus ergebenden Räumung der an Kautschukpflanzen reichen Inseln Sesse und Buwuma und der Nordküste des Nyansa, sank die Ausfuhr 1903/1904 um ein Bedeutendes. Kurze Zeit später wurden in Bunyoro grosse Wälder von Kautschukpflanzen entdeckt. In der Folgezeit wurden auch Versuche gemacht, fremde Arten einzuführen. Diese Versuche wurden fortgesetzt bis 1914. Zu den ausländischen Arten gehören *Hevea brasiliensis*, Kautschuk von Westafrika (*Funtumia elastica*), von Ceylon, der in den tiefen und feuchten Regionen gut gedeiht und von Zentralamerika (*Castilloa elastica*), nur in höheren Regionen wachsend. *Funtumia elastica*, ein Kautschuk-

baum, liefert neben zwei Landolphiaarten (L. Dawei und Clitandra orientalis) die besten Erträge. 1914 war die Kautschukernte von Hevea brasiliensis weitaus am ertragreichsten.

Kautschukausfuhr.

1898—1901	keine Ausfuhr
1901—1902	1600 Pfd. Sterl.
1902—1903	3431 » »
1903—1904	2795 » »
1904—1905	3465 » »
1905—1906	5696 » »
1906—1907	7896 » »
1907—1911	keine Zahlen erhältlich ¹⁾
1911—1912	4442 Pfd. Sterl.
1912—1913	4481 » »

Faserpflanzen kommen in guter Qualität überall in Uganda vor. Verschiedene Arten von Sanseviera (S. guineense und S. Dawei) lieferten brauchbaren Bast. Aus den jungen Blättern der Raphia Munbuttorum, einer endemischen Palme, die massenhaft an den Ufern der drei grossen Seen gedeiht, wird ebenfalls Bast gewonnen. Die Zubereitung der Fasern bildete für die Eingebornen Bugandas, Busogas und Bunyoros eine neue Industrie. Der Lokalbedarf wurde damit gedeckt. Die Ausfuhr von Bastfasern betrug 1902—1903 9, 1903—1904 893, 1904—1905 1711 und 1905—1906 1410 Pfd. Sterl. Die Eingebornen vernachlässigten diese Industrie aber bald zugunsten einträglicherer Erwerbsquellen. 1906—1907 wurden nur noch für 291 Pfd. Sterl. Bastfasern ausgeführt. In neuerer Zeit wurden Versuche zur Anpflanzung exotischer Faserpflanzen, Sisal- und Mauritiushanf, gemacht. Sisalhanf wird nun häufig angepflanzt. Bastfasern kamen aber vor 1914 nicht in den Grosshandel.

Das Elefantengras (Pennisetum purpureum). Grosse, weite Flächen Ugandas sind mit übermannshohem, dichtem Elefantengras bewachsen. Neuere Experimente zeigten, dass diese Grasart sich zur Papierfabrikation eignet. Es ist nicht unmöglich, dass dieses Gras in Zukunft im Handel Verwertung finden wird.

Rottangpalmen (oder spanisches Rohr, Calamus secundiflorus), die grosse Wälder an den Flussläufen bilden, werden in Zukunft ebenfalls in den Handel gelangen.

Rindenstoffbäume (Ficus lutea und Ficus sycamorus) gedeihen überall. Die Rinde des Stammes wird in Zwischenräumen von 6 bis 8 Monaten abgeschält. Sie wird sodann

¹⁾ Ausfuhrzahlen von 1907—1911 nicht detailliert erhältlich.

von den Eingebornen tüchtig geklopft. Aus der also bearbeiteten Rinde verfertigt der Mganda sein Nationalkleid, den Mbugu. Der geschälte Stamm wird für die drei folgenden Monate in Bananenblätter eingehüllt. Danach wird die Hülle entfernt, und in kurzer Zeit ist die Rinde nachgewachsen. Dieses Vorgehen schadet weder dem Wachstum noch der Gesundheit des Baumes.

Kaffee. Emin Pascha erwähnt in seinen Briefen, dass Kaffee von guter Qualität in Buganda überall wild wachse. Die Eingebornen kauten die grünen Bohnen. Eine andere Verwendung war ihnen unbekannt. In den Berichten der britischen Verwaltung von Entebbe an das auswärtige Amt wurde 1900 die Hoffnung ausgesprochen, aus Buganda samt den Inseln im Viktoriasee, Busoga, Bunyoro und Toro grosse Kaffeeländer machen zu können. Die Bedingungen für das gute Gedeihen der Pflanze seien vorhanden, nämlich: günstiger Boden, Wasser, Schatten. An Ausfuhr lasse sich jedoch erst denken, wenn die Bahn Kisumu erreicht habe, und ein regelmässiger Dampferverkehr auf der Nyansa Wirklichkeit geworden sei. Kein zweites Land von tropisch Afrika werde als Kaffeeland mit Uganda wetteifern können. Kurze Zeit später wurde in Entebbe der Versuch zur Kultivierung fremder Kaffeepflanzen gemacht, nämlich mit Kaffee vom Nyassaland, Kongo (*Coffea robusta*) und von Arabien. Die Kaffeerausfuhr, die 1901/1902, einsetzte, sank 1903/1904, weil Gebiete mit Kaffeepflanzungen infolge der Ausbreitung der Schlafkrankheit, von den Eingebornen geräumt werden mussten. Erst nachdem Mittel und Wege zu der Bekämpfung der betreffenden Krankheit gefunden worden waren, nahm auch die Ausfuhr in erfreulichem Masse wieder zu. 1901 begann man mit der Anlegung von Kaffeekulturen. 1911 waren 3000 Acres unter Kultur. Leider ist in Uganda eine Krankheit der Kaffeelätter (*Hemileia vastatrix*) heimisch. Trotzdem sind Kaffeekulturen gewinnbringend: 1913 wurde die Kaffeerausfuhr zu den Haupteinnahmequellen des Protektorates gezählt.

Kaffeerausfuhr.

vor 1901	keine Ausfuhr
1901—1902	70 Pfd. Sterl.
1902—1903	892 » »
1903—1904	348 » »
1904—1905	57 » »
1905—1906	174 » »
1906—1907	129 » »
1907—1911	keine Zahlen erhältlich

1911—1912	2563 Pfd. Sterl.
1912—1913	8942 » »
1913—1914	23169 » »

Tee. Die Anlegung von Teekulturen erfolgte zu gleicher Zeit wie diejenigen von Kaffee. Johnston hoffte, Tee nach dem Sudan ausführen zu können, wenn erst einmal gute Verkehrswege mit dem Norden hergestellt seien. In späteren Berichten an das auswärtige Amt ist von einer Teeausfuhr nicht mehr die Rede; erst 1913 wieder wurden ausgedehnte Teekulturen angelegt.

Kakao kulturen wurden 1903—1904 zum erstenmal angelegt. Die Versuche befriedigten, wurden aber in wenig grossem Umfange wiederholt, weil der Pflanzler und Eingeborne sich lieber einträglicheren Erwerbsquellen, z. B. dem Kautschuksammeln, zuwandten. Mehrere Jahre später erst wurde diesen Kulturen wieder mehr Aufmerksamkeit geschenkt. Die Kakaoernten hatten bis dahin kaum für den Lokalbedarf ausgereicht. Als Zukunftsexportartikel kam Kakao kurz vor 1914 in Frage.

Zuckerrohr wächst überall in Uganda, am prächtigsten jedoch in den Uferlandschaften des Nyansa und in den nordöstlichen Nilgegenden. Auf jeder Station Emin Paschas wurde es angepflanzt. Die Pflanze wird oft über 15 Fuss hoch. Die Eingebornen kauten das junge Rohr. Eine andere Verwertung hatten sie nicht dafür. Eine Art brauner Zucker wurde 1905 durch eine indische Firma zum Lokalgebrauch hergestellt. Zucker musste früher stets aus Indien bezogen werden. 1911/1912 führte Uganda seinerseits für 226 und 1912/1913 für 301 Pfd. Sterl. Rohzucker aus.

Tabak wächst nach Emin Pascha wild und kultiviert in guter Qualität in Bunyoro und Latuka. Eine Ausfuhr hat sich bis 1914 nicht gelohnt.

Zerealien. Getreide — indisches, asiatisches und einheimisches — bildet für viele Negerstämme die Hauptnahrung. Weizen wird seit Jahren in Toro angepflanzt. In letzter Zeit auch an den Hängen des Elgongebirges, wo er gut gedeiht. Eine Ausfuhr von Getreide aus diesem Gebiet lohnt sich der Transportschwierigkeiten wegen noch nicht. Mit dem eingeführten Buchweizen konnten sich die Neger nicht vertraut machen. Seinerzeit hoffte man auch, die vielen Sumpfgenden, besonders diejenigen von Buganda, in reiche Maisländer verwandeln zu können. Für die Anpflanzung von Mais zeigte der Eingeborne kein Verständnis; hingegen werden seit 1910 mit gutem Erfolg von der einheimischen Bevölkerung unter Anleitung der Chefs Reiskulturen in den Sumpftälern angelegt.

Kartoffeln. Die Kartoffel gedeiht besonders gut in Buganda, die Patate in Bunyoro. In den alten Wandersagen der

Baganda wird Buganda das Land der Kartoffeln, Bunyoro das der Pataten genannt. In Entebbe kosteten in 1914 50 Pfund Kartoffeln 2 Sh. 8 d.

Spanischer Pfeffer wächst in Uganda wild, besonders in Busoga, und kultiviert. Die Ausfuhr von Chilli (Frucht des spanischen Pfeffers) betrug 1903/1904 54 Pfd. Sterl. Die folgenden Jahre lieferten ganz ausserordentlich reiche Ernten. 1904/1905 wurde für 4383, 1905/1906 für 19 036 Pfd. Sterl. Chilli ausgeführt. Danach sanken die Erträge infolge der mit Chilli überfüllten amerikanischen Handelsmärkte. Erst 1911 nahm die Ausfuhr, insbesondere nach Frankreich, wieder zu. Sie betrug 1911/1912 16 658, sank aber 1912/1913 infolge eines Missjahres auf 12 408 Pfd. Sterl.

Orangen, Zitronen, Mangobaumfrüchte etc., die durch die Araber bekannt wurden, gedeihen reichlich und sind von guter Qualität. Die Versuche, Steinfrüchte anzupflanzen, scheiterten jahrelang. 1910 pflanzte man Pfirsichbäume an, die reiche Erträge lieferten.

Oele. Sesamum (von den Eingebornen Sim-Sim oder Sem-Sem genannt) gedeiht überall. Sesamumöl und Samen kommen in den Handel. Die Ausfuhr von Sem-Semöl betrug 1912/1913 nur 12 Pfd. Sterl.; Samen hingegen wurden 1911/1912 für 7048 und 1912/1913 für 16 812 Pfd. Sterl. ausgeführt.

Erdnüsse (Njuju Nyassa genannt) gedeihen ausgezeichnet im Norden und Nordosten des Viktoriasees. Seit Inbetriebsetzung der Ugandabahn werden Erdnüsse massenhaft für Ausfuhrzwecke angebaut, sogar 100 Meilen vom Nyansa entfernt. Dies beweist wieder, wie weit die Schaffung moderner Verkehrsmöglichkeiten die handelsgeographische Rentabilitätsgrenze hinaus zu schieben vermag. Die Ausfuhr von Erdnüssen betrug von 1911/1912 4279 und von 1912/1913 5570 Pfd. Sterl.

Arzneipflanzen. Die Rhizinuspflanze wächst im Ueberfluss im Norden des Nyansa und in den unmittelbaren Nilgegenden. Sie ist bis jetzt für den Aussenhandel noch nicht in Betracht gekommen, ebensowenig wie Strophantus. Die Eingebornen benutzten die Samen dieser Pflanze zur Zubereitung des Pfeilgiftes.

• Nutzhölzer. In den Berichten der britischen Verwaltung an das auswärtige Amt finden die Nutzhölzer nur kurze Erwähnung. Erst neueren Nachforschungen blieb es vorbehalten, grosse Ebenholzbestände in der Nähe des Albertsees in Bunyoro zu entdecken. Zu den hauptsächlichsten Nutzhölzern gehört das sehr hübsch gemusterte Mvuli (*Chlorophora excelsa*). Es dient zur Herstellung von Hausgerätschaften. In den offenen,

parkähnlichen Gegenden Bunyoros kommt es häufig vor und erreicht eine stattliche Höhe. Zum Häuserbau wird Nsambya (Dolichandzone *Platycalix*) und das wertvolle Gelbholz (*Podocarpus Milanjanus*) gebraucht. 1910 errichtete die britische Verwaltung am Bukorafluss im Tero-Wald, 15 Meilen von der deutsch-ostafrikanischen Grenze entfernt, eine Sägemühle. Der Bedarf an Bauholz für Uganda wird durch das im Tero-Wald geschlagene Gelbholz gedeckt. Vielleicht kann dieses Holz in Zukunft an der Küste Ostafrikas mit dem von Schweden eingeführten Holze in Konkurrenz treten. Vielleicht findet man dafür Absatz auch in Indien. Weihrauch-, Mahagonibäume und Zedern kommen in Uganda überall vor. Bis 1914 fanden sie jedoch keine Verwendung im Handel.

Die Tierwelt Ugandas und ihre Verwertung in Handel und Verkehr.

Um die Tierwelt des Proktektorates vor Ausrottung zu schützen, wurde 1900 von der britischen Verwaltung eine Reihe von Jagdschutzgesetzen erlassen. Sie waren jedoch nur in denjenigen Ländern durchführbar, deren Herrscher diese Verwaltung als Oberherrschaft anerkannten. Das letzte Jagdgesetz datiert von 1913, wonach ein im Lande ansässiger Jäger für ein Jagdpatent 5 (75 Rupien) und ein fremder 25 Pfd. Sterl. (375 Rupien) zu bezahlen hat. Ein solches Patent kann auch für die Dauer von 14 Tagen zu 2 Pfd. Sterl. (30 Rupien) ausgestellt werden. Für die Jagd auf Elefanten muss ein Extrapatent gelöst werden. Ausserdem muss der Inhaber eines solchen Patentes für einen erlegten Elefanten 10 und für zwei Tiere 30 Pfd. Sterl. entrichten. Es ist gesetzlich verboten, auf Elefantenweibchen in Begleitung von ihren Jungen zu schiessen. Auch dürfen die Hauer eines erlegten Tieres nicht weniger als 30 Pfund wiegen. Leichtere Zähne werden von der Regierung als Konterbande beschlagnahmt. Werden Elefanten bei der Verheerung von Plantagen angetroffen, so können sie getötet werden. Unter dem Jagdschutzgesetz 1913 stehen ausser den Elefanten Giraffen, Sekretäre, Geier, Eulen, Störche, Kraniche, Marabu und Reiher. Die Flusspferde dürfen überall vernichtet werden; denn sie sind in solchen Unmengen vorhanden, dass keine Furcht vor der Erlöschung der Gattung besteht. Sie zerstören die Kulturen der Uferländer von Seen und Strömen und stürzen nicht selten die Eingebornenfischer in den Kanus ins Wasser.

Der Elefant. Seit Inkrafttretung der Schutzgesetze setzte eine langsame Vermehrung der Elefanten ein. In früheren Jahrzehnten war Sansibar der Stappelplatz für Elfenbein. Die

schonungslose Ausrottung der Tiere im ganzen äquatorialen Ostafrika zur Gewinnung von Elfenbein führte zum Sinken der Elfenbeinausfuhr Ostafrikas, sodass heute im Gegensatz zu früher die westafrikanische Küste das wichtigste Ausfuhrgebiet bildet. Uganda war einst der Tummelplatz zahlloser Elefantenherden. Jetzt finden sich solche noch in Bunyoro, in der Gegend von Rejaf (Nordprovinz; die Schilluk benützten früher die Elefantenzähne als Pflöcke zum Anbinden des Viehs), in den Distrikten von Toro und Ankole (Westprovinz), im Distrikt Busoga (Ostprovinz) und in Buddu (im Distrikt Masaka in Buganda). Der Elfenbeinhandel war in früheren Zeiten in Uganda äusserst schwunghaft gewesen. Händler aus Entebbe trafen z. B. in Dungu, in der nordöstlichen Ecke der Kongokolonie ein, wo sie für eine abgetragene Soldatenjacke oder für eine Trompete einen 66 Pfund schweren Elefantenzahn erhielten — in neuerer Zeit bildet das Maultier das begehrteste Tauschobjekt —. Mit dem Eindringen der Feuerwaffe nahm die Zahl der Elefanten, besonders in Buganda, rasch ab. Um 1900 waren sie in Toro, Bunyoro und in den tief gelegenen Landschaften um den Rudolfsee noch am zahlreichsten.

Der Elefant lebt polygamisch. Für die Vermehrung der Gattung kommen nur junge Tiere in Betracht. Die alten, böartigen und meist vereinzelt lebenden, die allein das kostbare Elfenbein besitzen, können deshalb ohne den Reichtum der Bestände zu gefährden, abgeschossen werden. Den Elefanten als Lasttier für grosse Gütertransporte zu benutzen, erwies sich nicht als ratsam. Veruche, ganz junge, der Muttermilch noch nicht entwöhnte Tiere mit Kuhmilch gross zu ziehen, scheiterten. Das eingefangene, entwöhnte Junge liess sich indes in 3 bis 4 Tagen leicht zähmen. Der alte Elefant ist unzähmbar. Da zwei bis drei Zugochsen dieselbe Tragfähigkeit wie ein Elefant besitzen, ihre Aufzucht weniger kostspielig ist, so werden sie dem Elefanten als Lasttier vorgezogen.

Für eine lange Reihe von Jahren bildete die Elfenbeinausfuhr die hauptsächlichste Einnahmequelle Ugandas. Grosse Elfenbeinlager fanden sich oft bei den Eingebornenchefs aufgestapelt. Als diese Bestände zur Neige gingen, sank die Ausfuhr. Sie stieg erst wieder, als die Elfenbeineinfuhr von der Kongokolonie her grösseren Umfang annahm. Die Elfenbeinausfuhr (eingerechnet die Beträge für Flusspferdzähne, die zuerst nicht gesondert angegeben worden) betrug in den folgenden Jahren:

1898—1899	6 519	Pfd. Sterl.	
1899—1900	30 272	«	»
1900—1901	25 385	»	»
1901—1902	49 179	»	» (die Ugandabahn in Vollbetrieb)

1902—1903	34 792	Pfd. Sterl.	von Elefantenzähnen
	509	» »	von Flusspferdzähnen
1903—1904	22 452	» »	von Elefantenzähnen
	309	» »	von Flusspferdzähnen
1904—1905	18 037	» »	
1905—1906	15 623	» »	
1906—1907	24 331	» »	
1907—1911	keine Zahlen erhältlich		
1911—1912	27 620	Pfd. Sterl.	von Elefantenzähnen
	506	» »	von Flusspferdzähnen
	38	» »	von Rhinozeroshörnern
1912—1913	18 842	» »	von Elefantenzähnen
	617	» »	von Flusspferdzähnen
	27	» »	von Rhinozeroshörnern

Das K a m e l kann als Transporttier für grössere Entfernungen innerhalb trockener Striche in Betracht kommen. Im Protektorat lebt es im Westen des Rudolfsees. Der schlechten Verkehrswege nach dem Süden wegen ist diese reiche Rudolfprovinz noch bis zur Stunde nicht ausgebeutet worden.

Das Z e b r a kommt in den tiefgelegenen Teilen Ugandas vor. Es ist immun gegen die Tsetsefliege (das Kreuzungsprodukt von Zebra und Pferd ist nicht immun), und könnte später als Last- und Reittier Verwendung finden. Die Neger Ugandas hatten sich nie mit der Zähmung des Tieres befasst. Einige Zebra wurden in die zoologischen Gärten Europas ausgeführt.

Der P f e r d e b e s t a n d des Protektorates ist klein. Die Pferde sind gegen starken Regen sehr empfindlich. Sie dienen zumeist Kreuzungszwecken.

Wilde und halbwilde E s e l sind im Nordosten Ugandas stark verbreitet. Die Masai zähmten die grossen und kräftigen Tiere. Die Kreuzungen von Pferd und Esel ergeben ausserordentlich leistungsfähige Maultiere. Diese eignen sich für Arbeiten in Mittelafrika viel besser als der Esel oder das Pferd.

H o r n v i e h b e s t a n d. Das Protektorat ist ein Land grosser Rinderherden. Die reichen Bestände in der Rudolfprovinz, ungefähr $\frac{1}{2}$ Million Hornvieh, liegen zu weit ab vom Verkehr, als dass sie für Ausfuhrzwecke in Betracht fallen könnten. Die rinderreichen, sich ringförmig um den Nyansa lagernden Landschaften, wurden erst durch die Ugandabahn erschlossen. Seit der regelmässigen Dampfverbindung mit Bahnanschluss stieg der Schlachtviehhandel Ugandas. Britisch- und Deutsch-Ostafrika deckten ihren Bedarf an Schlachtvieh zum grössten Teil von dort. Ebenso stieg die Ausfuhr nach Belgisch-Kongo und nach Südafrika.

Der Hornviehbestand stieg 1910/1912 trotz der zeitweilig auftretenden Rinderpest und der Maul- und Klauenseuche von 336 000 auf 759 000 Stück. (Die Rudolfprovinzbestände nicht eingerechnet.) Trotz dieser hohen Zahlen steckt Uganda als Rinderzuchtgebiet noch in den ersten Anfängen.

Ein Ochse galt 1902 13 und 20, eine Kuh samt Kalb 14 und 66 Sh. 1903 stieg der Preis für einen Ochsen auf 26 Sh. Für eine Kuh samt Kalb wurde 40 und 72 Sh. bezahlt. 1912 kostete eine gute Kuh allein 4 und 5 Pfd. Sterl.

1900 tauchte der Gedanke auf, Häute auszuführen. 1902 wurde mit der Ausfuhr begonnen; sie betrug 1902/1904 1066 Pfd. Sterl. Die Ausfuhr stieg von 17 974 auf 52 926 Pfd. Sterl. in 1913/14.

Eine indische Firma errichtete 1908 eine Gerberei. Es hält aber schwer, den Eingebornen die richtige Methode des Präparierens der Häute beizubringen. Die Lederausfuhr war 1914 sehr unbedeutend.

In den reichen Rindergegenden von Buddu, Ankole und Busoga wird die Milch zur Herstellung von Ghee (zerlassene Butter) benützt. Schon 1902 wurde Ghee nach Mombasa ausgeführt. Dahin gelangt auch indischer Ghee, das Pfund zu 8 d. In Uganda erhielt man für 16 d. $5\frac{1}{2}$ Pfund Ghee. Der Fähigkeit, die Konkurrenz mit indischem Ghee auf dem Markte von Mombasa aufzunehmen, stellte sich noch 1914 ein beträchtliches Hindernis entgegen, wenn schon die Ausfuhr von 1911/1912 5819 und diejenige von 1912/1913 11 439 Pfd. Sterl. betrug. Es betrifft dies die alt eingestammte, nie aufgegebene Sitte der Bahima, die Milchgefässe mit Kuhurin zu «reinigen». Ein englischer Kolonist eröffnete vor einigen Jahren in der Nähe von Kampala eine Milchfarm. Er stellt ausgezeichnete Butter her und versorgt damit Kampala, Entebbe, die Viktoria-Nyansa-Dampfer und übernimmt die Ausfuhr bis Nairobi an der Ugandabahn. 1910 wurde Ghee auch nach Sansbar und Aden ausgeführt. Diese Ausfuhr wird wohl in nächster Zukunft noch gesteigert werden.

Schafe und Ziegen. Die Schaf- und Ziegenzucht ist bei den Eingebornen Ugandas heimisch. Bagandahäuptlinge pflegten sich mit dem äusserst feinen Fell der Busogaziege zu schmücken.

1900 wurden die einheimischen Schafbestände auf 533 000, 1912 auf 864 000 und 1913 auf über eine Million geschätzt. Drei Millionen Schafe und Ziegen sollen allein in der Rudolfprovinz leben; sie kommen aber für den Handel noch nicht in Betracht.

Der Preis für ein Schaf und eine Ziege betrug 1913 6 und 15 Sh. Die Nachfrage nach Ostafrika ist des Fleisches wegen gross. Wolle wurde bis 1914 keine ausgeführt.

Ein Ziegenfell wurde 1902 für 2 d. und 1913 für 1 Sh. 4 d. verkauft. Die Ausfuhr von Ziegenfellen betrug 1911/1912 22 249 (581 615 Stück). 1912/1913 28 543 (573 852 Stück) und 1913/1914 300 000 Pfd. Sterl. Die Ausfuhr von Schaffellen betrug 1911/1912 1559 (77 964 Stück) und 1912/1913 1940 Pfd. Sterl. (83 989 Stück).

B i e n e n w a c h s. Die Neger im Nordosten Ugandas schie-
nen ausser der Bienenzucht kaum eine andere Beschäftigung
zu kennen. Unter Bienenzucht verstanden sie das Befestigen
starker Kisten oder Rindenzylinder in den Baumgabelungen, wo-
mit sie den Bienen einen Ablagerungsort für den Honig zu bieten
bezweckten. Aus dem Honig stellten die Eingebornen eine Art
Met her, oder aber sie verkauften oder verschenkten ihn an
weisse Reisende. Die jungen Bienen assen und schätzten sie als
Delikatesse. Der Plan, Wachs auszuführen, bestand schon 1900,
wurde aber erst spät verwirklicht. 1909 wurde in beinahe jedem
Distrikt ein Eingeborneninstruktor angesiedelt, der unter der
Oberaufsicht des District Commissioners den Eingebornen Unter-
richt im Anfertigen richtiger Bienenkörbe und im Herstellen des
Wachses gibt. Die Wachsausfuhr ergab 1911/1912 162 und
1912/1913 117 Pfd. Sterl.

Von grossem Interesse für die Wirtschaftsgeographie endlich
ist das Vorkommen einer besonderen Wurmart von Wildseide. Zu
ihrer kaufmännischen Ausbeutung wurde 1913 eine Gesellschaft
gebildet.¹⁾

Mineralien.

Die Hoffnung der britischen Verwaltung in Entebbe, in
Uganda grosse Reichtümer an Mineralien zu finden, hat sich bis
heute nicht verwirklicht. Die Nachforschung auf diesem Gebiet
ist allerdings schon in den Anfängen stecken geblieben. Eisen,
das bisherige Hauptprodukt, wird überall in Uganda in mehr oder
weniger grossen Mengen gefunden. Die Verarbeitung desselben
durch Eingeborne ist uralte. Die Banyoro führen auch jetzt noch
wie früher eiserne Werkzeuge nach Buganda und Belgisch-Kongo
aus. Kupferspuren wurden in den Nilgebieten und in Busoga
entdeckt. Gold soll 1900 laut Eingebornenmeldungen im groben
Sand der Flussbette im Nordwesten des Rudolfsee gefunden wor-
den sein. Dieses Gebiet liegt zur Zeit noch zu weit ab vom Ver-
kehr, als dass sich eine Ausbeute lohnen würde. 1907 wurden
Goldspuren auch in der Nähe von Belgisch-Kongo entdeckt. Koh-
len wurden 1900 und 1913 rund um das Elgongebirge herum,
in Ankole und Busoga aufgefunden. Ein weisser chinesischer

1) Vgl. Dowe, Wirtschaftsgeographie von Afrika, S. 64.

Ton wurde ganz kürzlich in grossen Mengen aufgefunden. Ebenso wurde Graphit in Bunyoro und Erdpech in der Nähe des Albertsees entdeckt.

Ein- und Ausfuhr, Einnahmen und Ausgaben Ugandas.

Das Uganda-Protectorat bildet mit Britisch-Ostafrika eine Zollgemeinschaft. Die Zahlen für Ein- und Ausfuhr wurden für Uganda zuerst nicht gesondert angegeben, sondern bis 1912 als Gesamtheit vereint mit denjenigen Britisch-Ostafrikas. Eine ganze Reihe von Einfuhrartikeln sind zollfrei, z. B.: gebrauchte Fahrräder, Ferngläser und Kameras; Pferde, Maultiere, Rinder etc. zur Züchtung; Automobile und Schiffe, Bäume und Sämereien zur Anpflanzung; Grabsteine und Grabschmuck, Gedrucktes, Petrol, medizinische Instrumente, die der Arzt zum eigenen Gebrauch benötigt etc.

Ausfuhrzölle wurden 1914 erhoben auf: Elfenbein (15%), Rhinozeroshörnern, Flusspferdzähnen, Schildkrötenschalen, Häuten, Fellen, Chilli (10%), Kautschuk, Ebenholz und andern Hölzern etc., Kauri- und anderen Seemuscheln (5%) etc. etc. Für 1 Pferd, 1 Kamel, 1 Esel und 1 Papagei beträgt der Ausfuhrzoll ein Pfd. Sterl. 6 Sh. 8 d., 5 Sh. 4 d., 2 Sh. 8 d. und 1 Sh. 4 d.

Für Aus- und Einfuhr ergaben sich in den Jahren von 1902 auf 1914 folgende Beträge:

	Ausfuhr	Einfuhr
1902—1903	32 179 Pfd. Sterl.	62 508 » »
1903—1904	52 848 » »	123 199 Pfd. Sterl.
1904—1905	67 375 » »	149 737 » »
1905—1906	108 395 » »	206 190 » »
1906—1907	116 001 » »	296 212 » »
1907—1908	178 608 » »	371 567 » »
1908—1909	174 413 » »	419 303 » »
1909—1910	225 271 » »	403 400 » »
1910—1911	370 326 » »	555 358 » »
1911—1912	392 591 » »	624 537 » »
1912—1913	457 010 » »	779 946 » »
1913—1914	526 159 » »	1 021 255 » »

Die Einnahmen und Ausgaben sind für die Jahre vgn 1894 bis 1914 zusammengestellt worden:

	Einnahmen	Ausgaben
1894—1895	7 577 Pfd. Sterl.	63 937 Pfd. Sterl.
1895—1896	6 248 » »	61 387 » »
1896—1897	11 182 » »	67 377 » »
1897—1898	10 110 » »	100 972 » »

	Einnahmen		Ausgaben	
1898—1899	13 542	» »	491 901	» »
1899—1900	47 629	» »	296 226	» »
1900—1901	81 834	» »	251 597	» »
1901—1902	73 999	» »	228 680	» »
1902—1903	41 158	» »	203 733	» »
1903—1904	51 474	» »	186 800	» »
1904—1905	59 707	» »	173 039	» »
1905—1906	76 789	» »	191 143	» »
1906—1907	96 772	» »	191 502	» »
1907—1908	101 883	» »	195 528	» »
1908—1909	102 572	» »	256 337	» »
1909—1910	165 145	» »	240 240	» »
1910—1911	191 094	» »	252 374	» »
1911—1912	203 492	» »	283 689	» »
1912—1913	238 655	» »	292 147	» »
1913—1914	256 559	» »	290 180	» »

SCHLUSSWORT

Im Sommer 1918, als die Entscheidung auf dem europäischen Kriegsschauplatz noch nicht gefallen, war die kolonialpolitische Stellung Ugandas und der Nachbarkolonien Gegenstand von Erörterungen englischer, wie deutscher Kolonialpolitiker. Sir Alfred Sharpe verlangte 1918 die vollständige oder teilweise Angliederung Deutsch-Ostafrikas an das grossbritannische Kaiserreich.¹⁾ Eine solche Vergrösserung der britischen Machtsphäre lag indessen nicht im Interesse der deutschen Kolonialpolitiker. Diese erstrebten ein deutsches Kaiserreich Mittelafrika.²⁾ Zu diesem Mittelafrika sollte nach Professor Delbrück u. a. nach einem deutschen Siege im Weltkrieg gehören: Senegambien, Sierra Leone, die Goldküste, Dahome, Nigeria mit dem Hafen Lagos, Kamerun, die Inseln San Thome und Principe, der kupferreiche Katangadistrikt (Belgisch-Kongo), Nord Rhodésia, Nyassaland, Mozambique, Delagoa Bay, Madagaskar, Deutsch-Ostafrika, Sansibar und Uganda, kurz, das gesamte an tropischen Produkten reiche Afrika. Die englischen Kolonialpolitiker lehnten dieses deutsche Projekt kurzerhand ab mit der Begründung, dass dieses «zukünftige deutsche Kaiserreich Mittelafrika» in den Tropen liege, infolgedessen für weisse Ansiedler nur in beschränktem

1) Vgl. Geographical Journal, Bd. LII, No. 3, S. 157, 1918.

2) Vgl. Karte von Mittelafrika, 1:2 000 000, herausgegeben vom Reichskolonialamt, Berlin 1917, Dietrich Reimer (Ernst Vohsen), abgedruckt im Geographical Journal, Märzheft, S. 139, 1918.