

Der von den deutschen Häfen am Viktoriassee ausgehende Karawanenverkehr landeinwärts ist übrigens zum Teil auch begünstigt durch Frachten für das tiefe Hinterland des Kongostaates. Die Zahl der jährlich von Muanza nach Tabora und Ubidji beförderten Karawanen hat sich nach Eröffnung der Ugandabahn im Handumdrehen verzehnfacht. Der weitaus größte Teil dieser Lasten sind Transitgüter, die von Mombassa mit der Ugandabahn heraufgekommen sind; die nach Ubidji beförderten Lasten sind fast ausschließlich Kongolasten, für deren Transport in Muanza eine eigene Firma — *Entreprises Commerciales du Victoria-Nyansa* — besteht; aber auch von den nach Tabora gehenden Gütern geht ein beträchtlicher Teil nach Ubidji weiter, von wo die Waren dann in den Kongostaat eingeschmuggelt werden.

Was den Anteil der drei deutschen Häfen Muanza, Butoba und Schirati insgesamt an der Ausfuhr über die Ugandabahn anbetrifft, so teilt Fuchs folgende Daten mit: Die Ausfuhr der drei Häfen über die Ugandabahn belief sich 1906/07 auf 4059 Tonnen gegenüber 2160 Tonnen im Vorjahre, das ist eine Steigerung von 88%. Hervorzuheben ist die Steigerung der Ausfuhr von Erdnüssen aus Muanza, die 155% betrug. Das enorme Wachstum der Ausfuhr von Schirati von 56 auf 676 Tonnen fällt hauptsächlich auf Erdnüsse, Sesamfaat und Sanjevierianhanf.

Die über alles Erwarten günstige Entwicklung der Ugandabahn und besonders ihre überraschende Wirkung auf die von ihr erschlossenen deutschen Gebiete hat manchem, der bisher die Notwendigkeit des Eisenbahnbaues in unseren Kolonien nicht einsehen wollte, vor Augen geführt, daß der Eisenbahnbau im tropischen Afrika heute kein Sprung ins Dunkle mehr ist, sondern daß Projekte, die auf Grund genauer Kenntnis der wirtschaftlichen Werte des betreffenden Landes in Angriff genommen werden, von vornherein den Kern einer gesunden Entwicklung in sich tragen. —

Welch einen gewaltigen Umschwung die Ugandabahn in den Handelsverhältnissen unserer deutschen Viktoriasseeländer herbeigeführt hat, wie sie sich nicht nur des Handels von Butoba, Muanza und des Kilimandscharogebietes bemächtigt hat, sondern ihren Einfluß weit ins deutsche Gebiet, bis vor die Tore von Tabora und Ubidji, ausgedehnt hat, wurde schon dargelegt. Mombassa, vor rund zehn Jahren noch ein unbedeutendes Fischerdorf, hat die Vormachtstellung Sansibars im ostafrikanischen Handel mehr und mehr an sich gerissen und ist heute zweifellos der bedeutendste Handelsplatz an der ostafrikanischen Küste. Die Tatsache allein, daß von dem küstenwärts gehenden Warenverkehr der Ugandabahn nahezu die Hälfte aus den deutschen Häfen des Viktoriassees stammt, müßte genügen, uns zum schleunigen Bau einer deutschen Bahn zum Spekegolf zu veranlassen; dabei würde eine solche Bahnlinie zum allergrößten Teil durch wirtschaftlich wertvolle Gebiete geführt werden, während die Ugandabahn eine tote Strecke von beinahe 500 km zu durchlaufen hat.