

5. Verträge zwischen Transvaal und Mosambik.

Vor dem südafrikanischen Kriege bestanden zwischen Transvaal und der portugiesischen Kolonie Mosambik Verträge aus dem Jahre 1875, durch die den Boden- und Industrieerzeugnissen von Lourenço Markès freie Einfuhr nach Transvaal gesichert war; zugleich bestand eine Tarifvereinbarung zwischen der portugiesischen Delagoabahn und der damals von einer holländischen Gesellschaft verwalteten Bahn Transvaals. Durch diese Abmachungen wurde Lourenço Markès entsprechend seiner bevorzugten geographischen Lage tatsächlich der Ein- und Ausfuhrhafen von Transvaal. Als Gegenleistung gestattete die portugiesische Regierung die Anwerbung von Eingeborenen aus Mosambik zu den Bergbauarbeiten des Randbezirkes.

Die hierdurch geschaffene Verquickung der Arbeiter- und Eingeborenenfrage von Transvaal mit den Verkehrs- und Tariffragen bleibt seitdem eine Eigentümlichkeit des Eisenbahnwesens von Südafrika. Zur Regelung der Angelegenheit sind wiederholt Abmachungen zwischen der beteiligten Regierung und den Eisenbahnen getroffen worden. Zuletzt ist am 1. April 1909 zwischen der Transvaal-Regierung und der portugiesischen Kolonie Mosambik ein Abkommen auf die Dauer von zehn Jahren abgeschlossen worden, das nach zehn Jahren mit einjähriger Frist gekündigt werden kann.

Hiernach gestattet die Kolonie Mosambik die Anwerbung von Arbeitern aus ihrem Gebiet für die Bergwerke des „Rand“, während Transvaal gewährleistet, daß stets mindestens 50, nicht mehr als 55% (nach Tonnengewicht) aus dem Verkehr aller Überseefrachten nach und von dem Bergwerksbezirk des Rand, (von Johannesburg und Pretoria.) über die Delagoabucht geleitet werden. Der Rest verbleibt den Kaphäfen und Durban in einem bestimmten Verhältnis.

Diese Vorzugstarife haben den Erfolg gehabt, daß die Delagoabucht im Jahre 1907 58% der Übersee-Einfuhr Transvaals erhielt, während Durban nur 29%, Ost-London 4 $\frac{3}{4}$ %, Port Elisabeth im gleichen Jahre 6 $\frac{3}{4}$ % und Kapstadt nur noch 1 $\frac{1}{2}$ % zufielen.

Nach dem neuen Abkommen erscheinen die britischen Küstenkolonien mit ihrem Anteil an dem Transvaalverkehr wesentlich besser gestellt. Die Abkürzung im Seewege (von der Delagoabucht bis Kapstadt 1112 Seemeilen, bis Port-Elisabeth 684 Seemeilen, bis Ost-London 553 und Durban 300 Seemeilen) kommt gegen das Mehr an Bahnlänge nur wenig in Betracht. Da aber Transvaal mit seiner hochentwickelten Industrie die Arbeitskräfte der portugiesischen Eingeborenen auf die Dauer unter keinen Umständen entbehren kann, so vermochte es von der Kolonie Mosambik weitergehende Zugeständnisse für die britischen Küstenkolonien nicht zu erreichen, auch nicht mit dem neuen Hilfsmittel der Südafrikanischen Union, die inzwischen ins Leben getreten war.

Das Abkommen zwischen Transvaal und Portugal vom 1. April 1909, das durch den Eintritt von Transvaal in die neue britisch-südafrikanische Union nicht berührt wird, behandelt im wesentlichen folgende Angelegenheiten:

1. Die Anwerbung von Mosambik-Eingeborenen für die Johannesburger Bergwerke, die nunmehr unkündbar zugesichert ist;
2. die Tarife der Delagoabahn von Lourenço Markès nach Transvaal und die des Hafens von Lourenço Markès;
3. den Handelsverkehr zwischen den beiden Kolonien und die Zölle.

Hiervon ist der zweite Abschnitt von politischer Bedeutung, insofern er im Artikel 26 für die Eisenbahnangelegenheiten einen gemeinsamen Verwaltungsrat (Joint Board) mit dem Sitze in Lourenço Markès eingesetzt, der aus zwei portugiesischen und zwei Transvaal-Mitgliedern besteht. Er sollte bis zum 1. Juli 1909 gebildet werden; eines der portugiesischen Mitglieder soll bei allen Sitzungen den Vorsitz führen. Der Verwaltungsrat entscheidet über die Festsetzung von Eisenbahntarifen, ferner über die etwaige Erhöhung von Hafen-, Gemeinde- oder sonstigen Abgaben beim Einfuhrverkehr in Lourenço Markès, über etwaige Erschwerungen im Durchgangsverkehr auf der Delagoabahn nach Transvaal; endlich über die Eisenbahntarife des Transvaal und der portugiesischen Kolonie für die Versendung von gewerblichen oder Bodenerzeugnissen aus beiden Gebieten. Für Hafenverbesserungen in Lourenço Markès oder Erleichterungen der Ein- und Ausfuhr soll der Verwaltungsrat die Kosten veranschlagen und für die Kapitalbeschaffung und Bauausführung Vorschläge machen, an die indes keine der beiden Regierungen fest gebunden ist.

Die beiden Regierungen wünschen nach Art. 22 den Ausfuhrverkehr jeder Art über See aus Transvaal über Lourenço Markès zu erleichtern und anzuregen. Sie bestimmen zu diesem Zweck, daß die Durchgangsfrachtsätze:

- a) von den Stationen an den Zentral-Südafrikanischen Bahnen innerhalb der Wettbewerbsgrenze (competitive area),
- b) von Stationen zwischen Germiston, einschließlich Pretoria und Komati Poort,
- c) von Stationen an Zweigbahnen, die nach dem Wettbewerbsgebiet führen, oder an durchgehenden Linien von Germiston und Pretoria nach Lourenço Markès, keinesfalls höher sein sollen, als die irgend einer anderen Ausfuhrlinie, und zwischen den beiden Eisenbahnverwaltungen nach der Meilenzahl (Mileage) verteilt werden sollen, wenn nicht der Verwaltungsrat anders entscheidet.

Art. 25 des Abkommens schreibt vor:

- a) Tarifsätze für die verschiedenen Verkehrsklassen von Lourenço Markès nach Stationen östlich Pretoria und nach Stationen zwischen Witbank und Brakpan und nach Stationen östlich Springs an der Springs-Breytonerlinie sollen keinesfalls höher sein als die Sätze nach Pretoria, Brakpan und Springs;
- b) Tarifsätze von irgend einem anderen Hafen im Überseeverkehr nach Stationen östlich Pretoria, Brakpan oder Springs sollen nicht niedriger sein als die durchgehenden Sätze von irgend einem solchen Hafen nach Pretoria, Brakpan oder Springs nebst den gewöhnlichen derzeitigen Ortsfrachtsätzen, die für die Entfernung zwischen Pretoria, Brakpan oder Springs und den betreffenden Stationen entfallen.