



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

## **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG-Projekt "Digitale Sammlung Deutscher Kolonialismus"**

### **Afrikanische Verkehrspolitik**

**Dix, Arthur**

**Berlin, 1907**

**urn:nbn:de:gbv:46:1-7970**



# Afrikanische Verkehrspolitik

von  
ARTHUR DIX

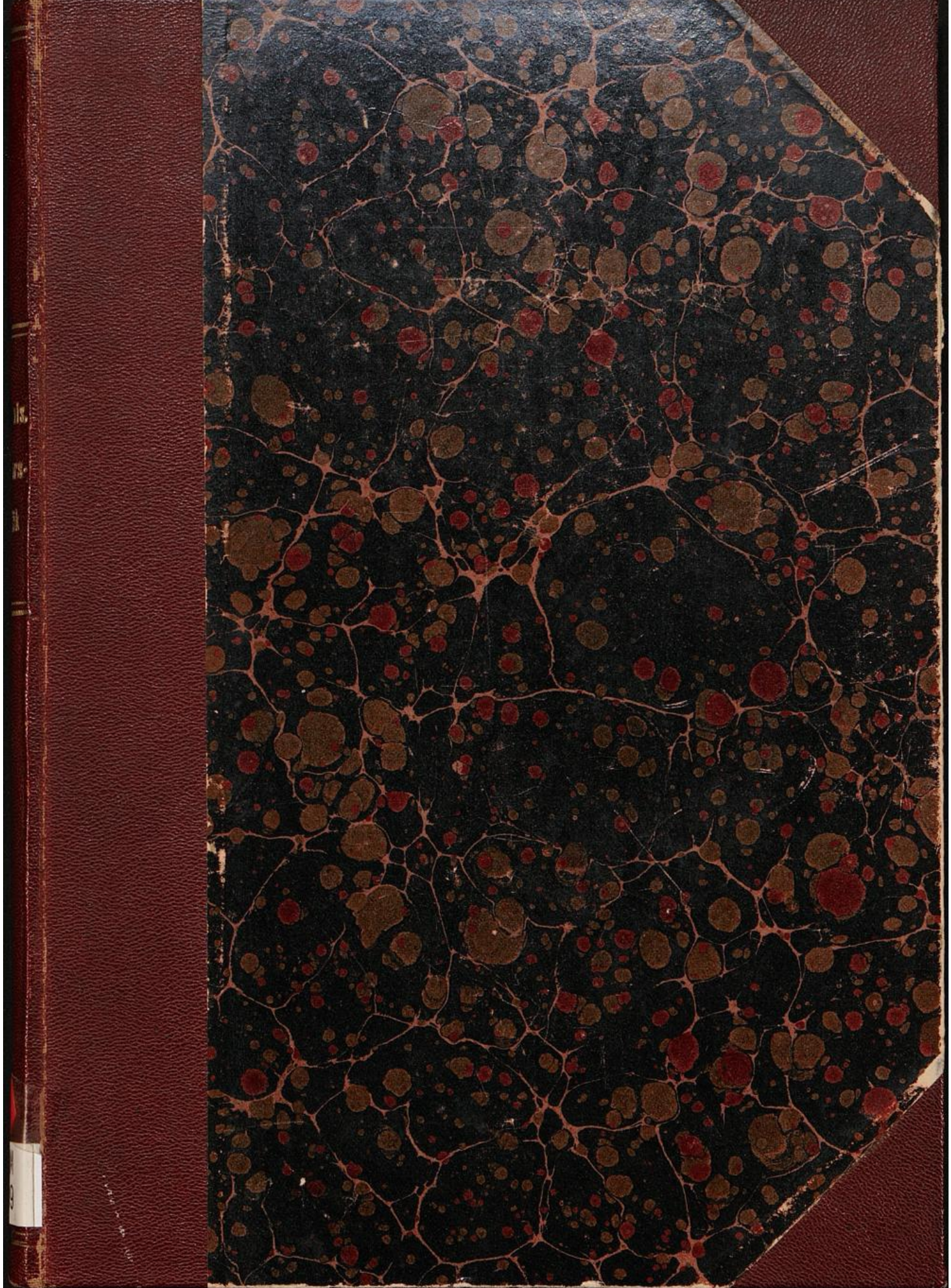
Unter Benutzung amtlichen und anderen Materials

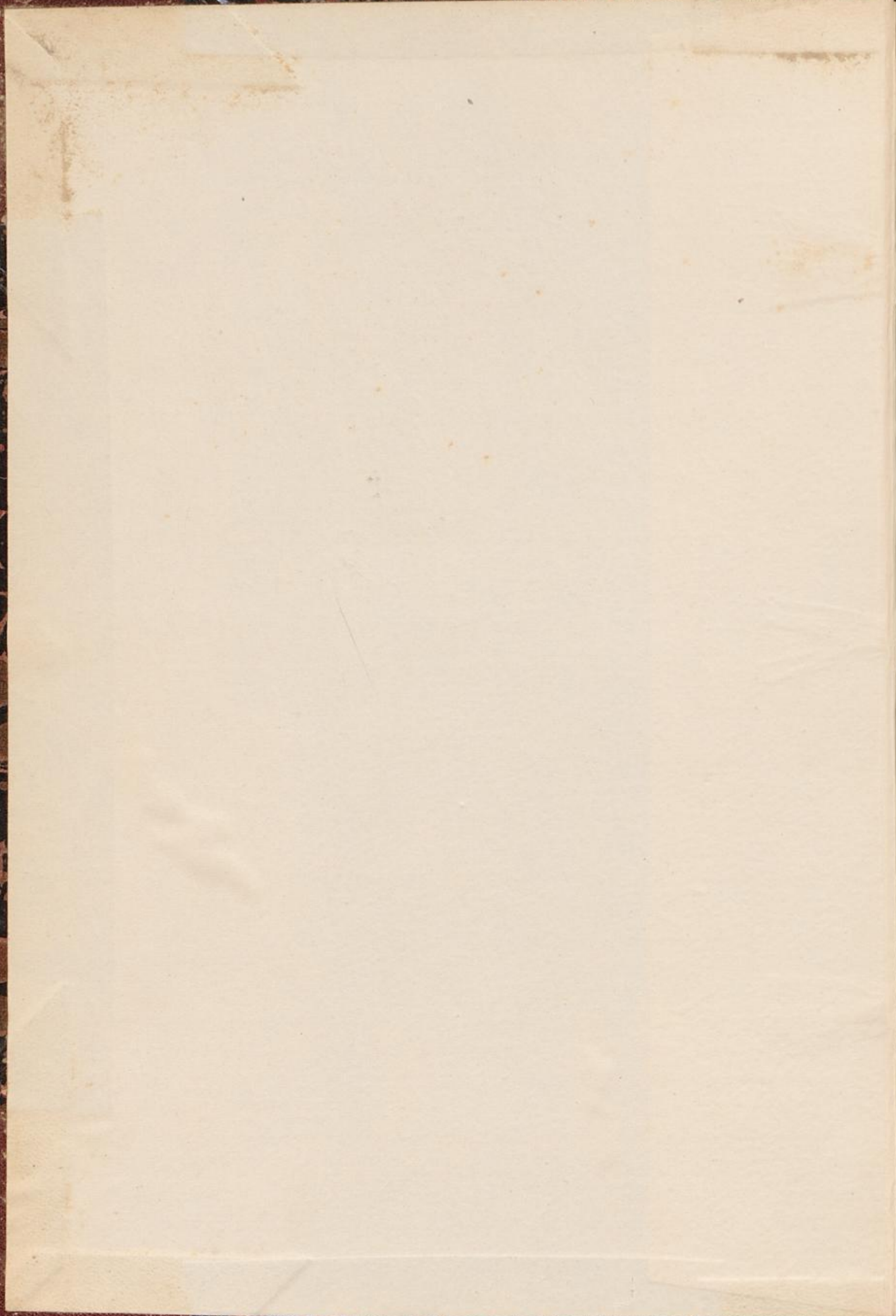
Mit Abbildungen  
und einer Verkehrskarte von Afrika



BERLIN  
Hermann Paetel  
1907

AM 0859





IX . c . 3144.



**ARTHUR DIX**

**Afrikanische  
Verkehrspolitik**

**HERMANN PAETEL  
BERLIN 1907**







Förderbahn im Urwalde. Atasi Gold Minen.

# Afrikanische Verkehrspolitik

von

ARTHUR DIX

---

Unter Benutzung amtlichen und anderen Materials

---

Mit Abbildungen  
und einer Verkehrskarte von Afrika



BERLIN  
Hermann Paetel  
1907

AM 0859

Alle Rechte vorbehalten

Setzmaschinensatz und Druck der Deutschen Buch- und Kunstdruckerei, G. m. b. H.,  
Zossen — Berlin SW. 68.



# Inhalt

	Seite
Vorwort . . . . .	V
<b>Natürliche und künstliche Verkehrsstrassen . . . . .</b>	<b>1</b>
Einfluß der Binnenschifffahrt auf den Eisenbahnbau . . . . .	1
Das Kongobecken . . . . .	3
Das Nilland . . . . .	6
Das Gebiet der ostafrikanischen Seen . . . . .	7
Der Victoriasee . . . . .	8
Der Tanganika . . . . .	9
Der Nyassasee . . . . .	11
Eisenbahnen im Seengebiet . . . . .	12
Die Ugandabahn . . . . .	13
Deutsche Bahnen zum Viktoriasee und Tanganika . . . . .	18
Usambarabahn . . . . .	18
Daressalam-Morogoro . . . . .	20
Angebliche Pläne des Kongostaates . . . . .	22
Die Südbahn . . . . .	24
Deutschlands Anteil an den schiffbaren Strömen . . . . .	30
Ostafrika . . . . .	30
Westafrika . . . . .	31
Englisch-französische Konkurrenz . . . . .	31
Kamerun . . . . .	33
Togo . . . . .	38
<b>Die Anfänge selbständiger afrikanischer Eisenbahnnetze . . . . .</b>	<b>42</b>
Südafrika . . . . .	42
Gegenwärtige Ausdehnung . . . . .	42
Portugiesisch-Angola . . . . .	43
Britisch-Südafrika . . . . .	44
Deutsch-Südwestafrika . . . . .	45
Die Militärbahn . . . . .	45
Die Südbahn . . . . .	47
Weitere Pläne . . . . .	49
Die Otavibahn . . . . .	51
Die Tarife . . . . .	54
Nordafrika . . . . .	56
Saharabahnen . . . . .	57

	Seite
<b>Allgemeine Gesichtspunkte der Eisenbahnpolitik . . . . .</b>	60
Gegenwärtiger Stand der Entwicklung . . . . .	60
Eigentums- und Betriebsverhältnisse . . . . .	63
Rentabilität . . . . .	66
Eisenbahnpolitische Grundsätze für Deutsch-Afrika . . . . .	67
Eisenbahnbau und Arbeiterfrage . . . . .	72
<b>Das Automobil in Afrika . . . . .</b>	75
Erste Versuche . . . . .	75
Systematische Anwendung im Kongostaat . . . . .	77
Deutsche Kolonien . . . . .	82
<b>Schluss . . . . .</b>	84
<b>Einige Daten . . . . .</b>	87

## Vorwort

Das durch die Ereignisse der letzten Jahre endlich wieder zu gebührendem Leben erweckte kolonialpolitische Interesse unseres Volkes wird sich in absehbarer Zukunft praktisch vor allen Dingen durch die Förderung des Verkehrswesens zu betätigen haben. Hat uns doch gerade die langjährige Vernachlässigung kolonialer Verkehrspolitik jene großen Opfer an Gut und Blut auferlegt, die vorübergehend eine gewisse Kolonialmüdigkeit erzeugten.

Wo nicht gerade antikolonialer Doktrinarismus das Wort führt, da ist im großen und ganzen bei uns heute eine tatkräftige Verkehrserschließung unseres afrikanischen Besitzes wohl allgemein als erste Voraussetzung für eine solche Entwicklung der Kolonien anerkannt, die im Laufe der Zeit die erbrachten Opfer auszugleichen, die Kolonien auf eigene Füße zu stellen und ihre großen Zukunftswerte zu heben vermag. „Grundlagen und Gesichtspunkte für eine koloniale Eisenbahnpolitik in Afrika“ sind nun zwar bereits vor einigen Monaten dem Reichstag in der großen amtlichen Denkschrift über „Die Eisenbahnen Afrikas“ unterbreitet worden. Aber so anerkennenswert die darin gebotene umfassende Materialsammlung auch ist und so geeignet sie erscheinen mag, dem Spezialisten und dem kolonialpolitisch besonders interessierten Parlamentarier ein wünschenswertes Hilfsmittel seines Studiums zu bieten, so wenig vermag doch ein derartig dickbändiges und in die kleinsten Details eindringendes Werk auch in weiteren Kreisen das Verständnis für jene verkehrspolitischen Fragen der Kolonien zu fördern, die in den nächsten Jahren unbedingt im Vordergrund der Kolonialpolitik stehen müssen.

Drängte schon diese Erwägung zu einer in knappem Rahmen zusammenfassenden Heraushebung des Wesentlichsten aus dem durch die Denkschrift gebotenen überreichen Material, so ließ darüber hinaus eingehenderes Studium die Notwendigkeit erkennen, die koloniale Eisenbahnpolitik nicht als ein isoliertes Gebiet zu behandeln, sondern die gesamte afrikanische Verkehrspolitik, wie

sie sich bei Benutzung der Hilfsmittel moderner Technik gestalten kann und gestalten wird, unter Berücksichtigung des Zusammenwirkens der verschiedenen Verkehrsmittel zu beleuchten. So wurde denn die folgende Arbeit diktiert von dem Streben, möglichst weiten Kreisen unseres politisch denkenden Volkes in kurzen Strichen ein Bild zu geben von der kulturellen, wirtschaftlichen und politischen Bedeutung kolonialer Verkehrsentwicklung — und dabei nicht nur den Ausbau des Eisenbahnnetzes in fremden Kolonien als lehrreiches Muster für die notwendige Verkehrserschließung unserer eigenen Kolonien zu schildern, sondern insbesondere auch die wechselseitige Ergänzung kolonialer Eisenbahnen, kolonialer Binnenschifffahrt und des eben in den Anfängen einer aussichtsreichen Entwicklung stehenden kolonialen Automobilwesens darzulegen. Gerade dieses Ineinandergreifen der verschiedenen Verkehrszweige hat bisher weder in der deutschen noch in der ausländischen Literatur die wohlverdiente Berücksichtigung gefunden. Wollen wir aber mit erschwingbaren Mitteln unsere Kolonialpolitik wirklich nutzbringend gestalten, so bedürfen wir nicht nur der Förderung einer isolierten Eisenbahnpolitik, sondern einer großzügigen, zusammenhängenden Verkehrspolitik.

## Natürliche und künstliche Verkehrsstraßen.

### Einfluß der Binnenschiffahrt auf den Eisenbahnbau.

Von einer Verkehrspolitik unter Anwendung der Hilfsmittel moderner Technik — und nur von einer solchen sollen die folgenden Kapitel handeln — kann in dem kompakten, am wenigsten gegliederten Erdteil, dessen eingeborene Bevölkerung obendrein größtenteils unter dem energielähmenden Einfluß eines heißen Klimas steht, erst in jüngster Zeit die Rede sein.

Wo in Afrika während der letzten Jahrzehnte dazu übergegangen wurde, das Lasttier, das in einem breiten Zentralgürtel durch den Menschen selbst dargestellt wird, durch technische Verkehrsmittel zu ersetzen, da waren die unmittelbaren Anlässe, insbesondere für den Eisenbahnbau in den verschiedenen Kolonien, sehr verschiedener Art. Am zwingendsten haben sich jeweils die politischen Anlässe in Gestalt größerer Eingeborenenaufstände erwiesen. Geht man aber auf die tieferen Ursachen zurück, von denen im Einzelfalle die Linienführung der Eisenbahn diktiert wurde, so rücken mit Ausnahme bestimmter Bezirke die wirtschaftlichen Gründe vor die militärischen, und zwar machen sich dabei zwei Hauptmomente geltend: Eine große Gruppe afrikanischer Eisenbahnen bezweckt die Erschließung der reichen Minengebiete des Erdteils, eine andere dient der Ergänzung der vorhandenen natürlichen Verkehrsstraßen.

Mit Recht hat man Katarakte und Wasserfälle in Afrika als die wirksamsten Förderer des Eisenbahnbaues bezeichnet. Die Hemmnisse, die einer durchgehenden Binnenschiffahrt auf allen großen Strömen Afrikas durch Stromschnellen bereitet werden, haben gerade in den Anfängen moderner Entwicklung in den Kolonien dem Eisenbahnbau den stärksten Impuls gegeben und wirken auch heute noch in der gleichen Richtung.

In dieser Hinsicht zerfällt der Erdteil in Gebietskomplexe von ganz verschiedenem Charakter: während der ganze Nordwesten, ein

großes, vorspringendes Dreieck im Osten und der nicht minder große, wirtschaftlich so bedeutende Südzügel Afrikas der für die Schifffahrt nutzbaren Ströme vollständig ermangeln, besitzen andere, insbesondere die Zentralteile Afrikas, ein weit verzweigtes Netz natürlicher Wasserstraßen. Da ist vor allen Dingen der Kongo und das ostafrikanische Seengebiet; der von hier nordwärts strömende Nil; südwärts der Sambesi; da sind ferner die langgestreckten Verkehrsstraßen des Niger-Benue und des Senegal. Aber gerade die großen Ströme Afrikas haben das eine gemeinsam, daß ihr Lauf keine zusammenhängend nutzbare Wasserstraße darstellt, sondern daß natürliche Verkehrshindernisse streckenweise die Binnenschifffahrt hemmen und geradezu nach einer Ergänzung durch künstliche Verkehrsstraßen rufen.

Nimmt man hinzu, daß die verschiedenen Stromgebiete zum Teil relativ eng benachbart sind und daß die großen ostafrikanischen Seen der schiffbaren Verbindung sowohl untereinander wie mit der Küste ermangeln, so wird auf den ersten Blick klar, daß die afrikanische Verkehrspolitik im ganzen Erdteil mit Ausnahme der eingangs bezeichneten Gebiete unter dem gleichen Leitmotiv steht: das ist unter dem Gebot, die natürlichen Verkehrsstraßen der Binnenschifffahrt zu ergänzen durch künstliche Verkehrsstraßen — seien es nun Eisenbahnen oder, wie wir später noch sehen werden, Lastautomobile. Da die großen afrikanischen Ströme obendrein die Eigentümlichkeit haben, fernab von der Küste ihr auf lange Strecken mehr oder weniger parallel zu laufen, also zwischen den betreffenden Gebieten des Oberlaufs und der Küste nur eine Verbindung auf weiten Umwegen herstellen, so macht sich schließlich auch noch in vielen Fällen eine Querverbindung zwischen dem Oberlauf und der Küste per Eisenbahn notwendig. Als Fazit ergibt sich für das ganze Territorium zwischen der Senegal- und Kongo-, der Sambesi- und Nilmündung eine enge Wechselwirkung zwischen Binnenschifffahrt und Eisenbahnbau. —

Den kompaktesten Erdteil von Westen über Süden nach Osten betrachtend, sehen wir als Ziel der Eisenbahnbauten und Eisenbahnprojekte zunächst die Verbindung des Senegalhinterlandes mit der Küste; weiter die Verbindung zwischen dem Senegal und Nigerdistrikt; Querbahnen vom Oberlauf des Niger zur Küste; ebenso die geplante Verbindung des Benue-Oberlaufs mit der Küste auf möglichst kurzer Strecke; dann im Kongogebiet zunächst die Umgehung der nicht schiffbaren Teile und weiterhin die Verbindung zwischen dem Kongo und dem Nilgebiet sowie zwischen dem Kongo

und dem Tanganikasee. Im Westen handelt es sich um die Ergänzung der nicht schiffbaren Teile des Schire-Sambesi durch Eisenbahnen; die Verbindung der zentralafrikanischen Seen mit der ostafrikanischen Küste; und endlich die Querlinien vom Roten Meer nach dem Nil sowie die Ergänzung der durch Schiffahrtshindernisse unterbrochenen Fahrstraße des Nil.

Mit die ältesten afrikanischen Eisenbahnprojekte setzten dort ein, wo bereits der Unterlauf oder doch wenigstens der Mittellauf sonst schiffbarer Ströme große, für die Schiffahrt unüberwindbare Katarakte aufwies. Das großzügigste Muster von dem Zusammenwirken der Binnenschiffahrt und des Eisenbahnverkehrs in Afrika liefert der Kongostaat. Das außerordentlich weite und weit verzweigte schiffbare Stromnetz des Kongo forderte Eisenbahnbauten geradezu heraus, da die Schiffbarkeit am Unterlauf unterbrochen ist und die Verbindung mit dem offenen Meere fehlt. Auch die Unterbrechungen am oberen Lauf haben Umgehungsarbeiten notwendig gemacht, und endlich hat die Nähe des Tanganikasees und des Nil Pläne zur Verbindung dieser ganzen, großen Binnenschiffahrtssysteme gezeitigt.

Das Kongo-  
becken.

Die Verkehrserschließung des Kongobeckens ist relativ alt. Im Jahre 1879 bereits begab sich Stanley mit der Flottille des Komitees zur Erforschung des oberen Kongo stromaufwärts. Im Jahre 1881 wurde der erste für den regelmäßigen Verkehr auf dem oberen Kongo bestimmte Dampfer von Stapel gelassen. 1887 erteilte der Kongostaat die Eisenbahnkonzession für die Umgehung des nicht schiffbaren Unterlaufs von Madati bis Leopoldville. Diese Bahn wurde im Jahre 1898 eröffnet. Sie ist von immenser wirtschaftlicher Bedeutung für die Ausnutzung des ganzen Kongobeckens, demgemäß auch von hoher Rentabilität. Im Jahre 1902 wurde dann auch begonnen, die Schiffahrtshindernisse im Oberlauf des Kongo zu umgehen. Die Umgehung der Stanleyfälle durch die Bahn von Stanleyville nach Ponthierville wurde im Jahre 1906 vollendet. Und alsbald begann dann die dritte Umgebungsbahn am oberen Kongo, weiter südwärts zwischen Kindu und Port d'Enfer bzw. Buli. Die Stanleyfall-Umgebungsbahn ist 127 km lang, die zuletzt erwähnte Bahn wird eine Länge von ungefähr 300 km erhalten und soll im Jahre 1910 vollendet werden.

Im Jahre 1885 betrug die Ausdehnung des erforschten Kongonetzes etwa 3000 Kilometer; jetzt sind mehr als 15000 Kilometer für die Schiffahrt eröffnet. Schiffahrtskarten sind hergestellt worden, welche die Fahrstraßen, die Sandbänke, die Klippen und das Vor-

handensein von Baumstümpfen angeben. Während Stanley 1885 nur über drei kleine Fünftonnendampfer verfügte, befährt heute eine Dampferflottille von 5, 22, 35, 150 und 500 Tonnen den oberen Strom und die Nebenflüsse.

Wenn man im Anfang sich darauf beschränken mußte, Dampfer geringen Tonnengehaltes wegen der Transportschwierigkeiten dorthin zu entsenden, so hat man seit der Vollendung der Eisenbahn von Matadi nach Stanley-Pool Dampfer von immer größerem Typ entsenden können. Die Staatsflottille auf dem Oberkongo besteht aus 2 Dampfern zu 500 Tonnen, 3 zu 150 Tonnen, 2 Schleppern nebst Barke zu 350 Tonnen, 1 Schlepper nebst Barke zu 50 Tonnen, 6 Dampfern zu 35 Tonnen, 9 zu 22 Tonnen, 10 von geringerem Gehalt und 3 kleinen Schleppern. Zwei Dampfer zu 22 Tonnen liegen in Europa auf Werft; sie werden, den amtlichen Berichten zufolge, den Dienst auf den Zuflüssen des Kongo verbessern, auf welchen nur in Ausnahmefällen die großen Dampfer vordringen können. Auf die schiffbaren Strecken oberhalb der Fälle und Sperren sind Fahrzeuge gelassen worden: auf dem oberen Lualaba zwischen Ponthierville und Sendwe; auf dem Itimbiri und dem Likati oberhalb der Schnellen von Go; auf dem Ubangi oberhalb der Fälle von Zongo; auf der schiffbaren Strecke des Nils, die die Grenze des Staates bildet. Segelleichterschiffe befahren den Albertsee, den Albert-Eduardsee, den Kivusee und den Tanganikasee, und etwa hundert Boote und Stahlkähne besorgen den Transportdienst auf solchen Flußstrecken, die für die Dampfer nicht zugänglich sind.

Mit der Vervollständigung des Binnenschiffahrtsdienstes ging Hand in Hand die Abkürzung der Reisedauer. Die Abfahrten von Leopoldville nach Stanleyville und Lusambo wurden mit den Ankunftszeiten der Dampfer aus Europa in Boma zusammengelegt. Die Zahl der europäischen Reisenden, welche 1906 in diesen beiden Richtungen befördert wurden, beträgt mehr als 1000, die der Neger etwa 10000. Der Güterverkehr aufwärts und talwärts beziffert sich jährlich insgesamt auf 15 bis 20000 Tonnen. Die Bezirkskommissare haben die Aufgabe, in ihren Bezirken den Transportdienst aus dem Innern nach den großen Transitposten zu organisieren. Da sie über einen oder mehrere kleine Dampfer verfügen sowie über stählerne Ruderboote und über Eingeborenenkähne, so sind sie auch in der Lage, diesen Dienst auf den Nebenflüssen des Kongo bis zu den äußersten schiffbaren Punkten einzurichten. In den letzten Monaten sind stählerne Boote und Kähne in größerer Anzahl nach dem Kongo gesandt worden. Der regelmäßige Dienst der Dampfer hängt übrigens

von der richtigen Organisation der Holzstationen ab, wo jene ihren Vorrat an Brennmaterial einnehmen.

Die Entwicklung der Flottille des Oberkongo hatte zur notwendigen Folge die Errichtung eines großen Hafens in Leopoldville. Man hat dort Werkstätten, Slips und Werften für die Zusammensetzung der Dampfschiffe und für ihre Reparatur errichtet. Leopoldville, die Endstation der Bahn von Matadi nach Stanley-Pool und Kopfstation des ganzen schiffbaren Flußnetzes des Oberkongo, entwickelt sich und vervollkommnet sich mit seiner fortwährenden Hafenbewegung, der Tätigkeit seiner Werften und Werkstätten, die ein Personal von mehr als 500 Schwarzen beschäftigen und von einigen zwanzig weißen Handwerkern geleitet werden, von Tag zu Tag mehr.

Eine Hauptsorge des Kongostaats ist gegenwärtig die Erschließung des reichen Minengebiets von Katanga. Man hat festgestellt, daß von Kongolo bis zum Kisalesee der Lualaba auf einer Länge von 400 km für große Dampfer schiffbar ist. Vom Kisalesee bis zu den Schnellen von Kalenwe wird eine Fahrrinne für Dampfer mit einigen Arbeiten von geringfügiger Bedeutung hergestellt werden können.

Die Eisenbahn, die sich auf dem ganzen Wege teilstreckenweise den schiffbaren Strecken des Lualaba-Kongo anschließt, bildet eine ungeheure Eindringungsstraße von 3400 km Länge, indem sie Matadi mit Katanga verbindet, einer Gegend, die heute auf dem Strome nur schwer zugänglich ist. Die Straße ist berufen, reiche und volkreiche Gegenden zu durchschneiden, namentlich jene von Maniema, wo ein Überfluß an Boden- und Forsterzeugnissen herrscht. An die große Straße wird sich eine Seitenbahn anschließen, welche, von Kongola ausgehend, nach dem Tanganikasee führen wird.

Andererseits beschloß der Staat schon 1902 die Vorstudien für eine Eisenbahn, welche die Südgrenze von Katanga mit einem am Lualaba südlich von seinem Zusammenfluß mit der Lufira gelegenen Punkte verbinden soll. Zu diesem Zweck wurde die Katanga-Eisenbahngesellschaft gebildet, die sofort ans Werk ging; die Studien sind augenblicklich beinahe beendet. Jetzt geht die Regierung noch weiter und plant eine direkte Verbindung zwischen Katanga und dem unteren Kongo ohne Umladung. Die Eisenbahngesellschaft Unterkongo-Katanga wurde am 1. Oktober 1906 errichtet, um die vom Staate begonnenen Vorstudien weiterzuführen und um die geplante Eisenbahn zu bauen und in Betrieb zu nehmen.

Indem die Regierung dieses Programm noch erweiterte, vertraute sie außerdem dieser Gesellschaft die Aufgabe an, eine neue Eisenbahnlinie, welche die Minengegend von Katanga mit der portugiesischen Linie von Benguela, die augenblicklich im Bau ist, verbinden soll, für Rechnung des Staates zu erwerben, zu bauen und in Betrieb zu nehmen sowie im Einverständnis mit der Katanga-Eisenbahngesellschaft den Bau und den Betrieb der Bahnlinie sicher zu stellen, der der Hauptzweck der letztgenannten Gesellschaft ist.

Übrigens gehören die Katangaminen zu dem natürlichen Hinterland der künftigen deutsch-ostafrikanischen Bahnen, von denen später zu handeln sein wird. Denn die natürliche Tendenz des Verkehrs von dem Katangagebiet aus neigt dem ostafrikanischen Seengebiet zu, das auf keinem kürzeren Wege dem Verkehr erschlossen werden kann, als durch Eisenbahnen von der deutschen Küste aus.

**Das Nilland.** Ebenso wie am Kongo waren es auch am Nil in erster Linie die Stromschnellen, die den Eisenbahningenieuren den Weg wiesen. Es war eine wirtschaftliche und politische Notwendigkeit, alle Teile des Nillandes mit der Küste zu verbinden, und insbesondere mußten eben an den Unterbrechungen der Schiffbarkeit durch Stromschnellen die Schienenwege eingreifen, um den Transport der Produkte aus dem Innern nach Alexandria zu ermöglichen. Schon im Jahre 1852 war mit dem Bahnbau von Alexandria aus südlich begonnen worden. Heute ist dieser Schienenstrang bis Assuan fortgesetzt. Er findet dann eine kurze Unterbrechung in Wadi Halfa und hierauf seine weitere südliche Fortsetzung bis Kartum. Zwischen Assuan und Wadi Halfa wird der Verkehr auf dem Strom durch Regierungsdampfer und eine Tochtergesellschaft der deutschen Hamburg—Amerika-Linie fortgeführt. Von Kartum stromaufwärts dienen drei Linien dem regelmäßigen Verkehr: 6 Dampfer einer britischen Sudan-Gesellschaft, ferner die Regierungslinie, die (abgesehen von sechs Kanonenbooten) 30 kleinere Dampfer und 300 Segler besitzt, sowie eine österreichische Gesellschaft mit fünf Schraubendampfern und 32 Segelbooten.

Neben der Vervollständigung des dem Nil parallel gehenden Schienenstranges durch die Mittelglieder der Kap—Kairobahn hat sich nun auch das Streben nach einer Querverbindung von der Ostküste zum Nil geltend gemacht. Insbesondere stellte sich, als Lord Kitchener die Stadt Kartum wieder zum Mittelpunkt des Sudan machen wollte, heraus, daß der Weg von Alexandria nach Kartum, da er sich zum erheblichen Teile nicht auf der Wasserstraße vollziehen kann und mehrfache Umladung erfordert, sich zu kostspielig stellt. Man

entschloß sich daher, den Nil mit dem Roten Meer durch eine Eisenbahn zu verbinden, und zwar durch eine 532 km lange Strecke Atbara—Port Sudan. Die Linie ist in der verhältnismäßig kurzen Zeit von 15 Monaten gebaut worden und konnte Anfang 1906 dem Betrieb übergeben werden. Ihre wirtschaftliche Wirkung mag daraus erkannt werden, daß in Kartum der Preis für die Tonne Kohle jetzt genau halb so groß ist, wie zu der Zeit, da Kartum auf den langen Weg nach Alexandria angewiesen war. Die britische Sudanbahn wird als sehr aussichtsreich betrachtet. Auch der deutsche Handel machte sich alsbald die neue Verbindung mit Oberägypten dienstbar, indem die deutschen Schiffahrtsgesellschaften, die am Verkehr durch das Rote Meer beteiligt sind, am Endpunkt der Bahn eigene Geschäftshäuser und Schuppen bauten. Der Leidtragende ist Italien, dessen afrikanisches Schmerzenskind durch die englische Bahn weiter entwertet wird. Wäre man auf italienischer Seite rechtzeitig vorgegangen, so hätte man einen großen Teil des oberägyptischen Handels über italienische Bahnen lenken können. Jetzt aber machen die Italiener die gleiche Erfahrung, die wir in Deutsch-Ostafrika gemacht haben, als die Engländer nahe unserer Nordgrenze ihre Ugandabahn ins Innere führten und einen großen Teil des Handels unserer eigenen Kolonie an sich zogen. —

Bevor wir uns den anderen afrikanischen Strömen zuwenden, müssen wir bei jenem großen Seengebiet verweilen, das mit dem Nilland und dem Kongobecken benachbart und mit der Verkehrsphäre beider Ströme verwachsen ist.

---

### Das Gebiet der ostafrikanischen Seen.

Gehen die Pläne der Stromschnellenumgehung und der Verbindung einzelner Flußsysteme zum Teil schon weit zurück, so ist der große Verkehrswert des zentralafrikanischen Seengebiets erst verhältnismäßig spät erkannt worden. Sobald man aber bessere Einsicht in die Bedeutung dieser Verkehrszentren gewann, wurde von drei Seiten her, von Osten, Westen und Süden, mit Erschließungsplänen vorgegangen. Britisch-koloniale Tatkraft schaffte in erstaunlich schneller Zeit die Verbindung zwischen dem Victoriasee und der Ostküste durch die Ugandabahn und machte sich im portugiesischen Gebiet an die Ablenkung des Nyassaverkehrs von Süden her, während man auf kongolesischer Seite den Verkehr des Tanganikasees westwärts nach dem Kongo abzulenken bestrebt ist. Nur die deutschen Pläne, alle drei Seen auf deutschem Gebiet mit

der afrikanischen Ostküste zu verbinden, rückten weitaus am langsamsten vorwärts, obgleich gerade Deutsch-Ostafrika, als an alle drei Seen grenzend, am meisten zur Erschließung ihres Verkehrsgebiets berufen erscheint.

Im Gegensatz zu jenen großen Teilen der afrikanischen Ströme, deren Schiffbarkeit von der Jahreszeit abhängig ist, bilden die drei größten Binnenseen Afrikas ein allzeit benutzbares Wasserstraßensystem, dessen Bedeutung hinlänglich dadurch illustriert wird, daß der Tanganikasee eine Länge von 600, der Nyassasee eine solche von 500 km hat und die Fläche des Victoriasees ungefähr derjenigen des Königreichs Bayern entspricht. Wenn nun auch diese Seen untereinander in keiner schiffbaren Verbindung stehen, so beträgt die Entfernung zwischen dem Tanganikasee und jedem der beiden anderen doch nur je 300 km, sodaß sie gemeinsam ein innerafrikanisches Verkehrsgebiet von gewaltiger Ausdehnung beherrschen.

Der Victoria-  
see.

An den großen Verkehr ist von ihnen zuerst der Victoriasee angeschlossen worden, und zwar durch die Ugandabahn, die ihm in kurzer Zeit die größte Verkehrsbedeutung unter den ostafrikanischen Binnenseen verliehen hat. Ebenso wie die Briten zuerst die Eisenbahnverbindung zwischen diesem See und der Küste geschaffen haben, so haben sie in weitestem Umfange auch den Schiffsverkehr auf dem See selbst entwickelt, wogegen Deutschland sich seinen natürlichen Anteil vollkommen hat entgehen lassen. Unsere ganze „Flotte“ auf dem Victoriasee beschränkt sich auf eine einzige Aluminium-Dampfpinasse „Ukerewe“. So vollzieht sich in dem deutschen Haupthafen Bukoba der Verkehr fast ausschließlich (11 421 von 11 577 Tonnen) unter britischer Flagge, und selbst in dem deutschen Muanza haben die Engländer das Geld für einen Pinassebau hergegeben, um auf deutschem Gebiet zu einer ordentlichen Landung Gelegenheit zu erhalten. Die Ugandabahnverwaltung selbst unterhält zurzeit zwei 600 Tonnen große Doppelschraubendampfer auf dem See, die regelmäßig außer den englischen Hauptplätzen auch die deutschen Häfen Schirati, Muanza und Bukoba anlaufen und demnächst durch einen dritten größeren Dampfer ergänzt werden sollen.

Über den Umfang der Schifffahrt auf dem Viktoriasee berichtete Paul Fuchs als Eisenbahnexpert des Kolonialwirtschaftlichen Komitees nach seiner Studienreise von 1906/07:

„Die englischen Dampfer „Sybil“ und „Winifred“ laufen die deutschen Plätze des Sees zweimal im Morat an, und zwar

einmal auf der westlichen, das andere Mal auf der östlichen Rundfahrt. In den Monaten August bis Dezember 1906 mußte Muanza mehrere Male außer der Tour angelaufen werden, da die fahrplanmäßigen Fahrten zur Fortschaffung der Ladung nicht ausreichten. Der dritte Dampfer ist kürzlich in Kasumu vom Stapel gelaufen und sollte im März 1907 seine Fahrten beginnen. Der neue Dampfer, der den Namen „Clement Hill“ führt, ist zehn Tons größer als die „Sybil“ und „Winifred“; nach seiner Einstellung in den regelmäßigen Fahrdienst werden die deutschen Plätze wahrscheinlich dreimal im Monat angelaufen werden. Doch die Engländer ruhen nicht: Es ist bereits ein vierter Dampfer, der als Frachtdampfer gebaut werden soll, in Auftrag gegeben worden! Welches Vertrauen müssen doch die Briten in die weitere Entwicklung der deutschen Victoria-seegebiete setzen, die der Ugandabahn heute schon die Hälfte ihrer Frachten bringen; wir Deutschen sehen dabei untätig zu, und anstatt schon vor Jahren auf den Rat Oskar Baumanns so schnell wie möglich eine Bahn zum Spekegolf zu bauen, streiten wir uns in unfruchtbarem Gezänk darum, welcher Bahn der Vorzug zu geben sei, Nordbahn, Zentralbahn oder Südbahn! — Die deutsche Aluminiumpinasse „Ukerewe“ liegt meist in Muanza in Reparatur, das Fahrzeug ist so hinfällig, daß man sich ihm kaum anvertrauen kann.“

Um endlich auch deutscherseits einige Dampfer auf den Victoria-see zu bringen, ist kürzlich die „Deutsche Nyanza-Gesellschaft“ zu dem Zweck begründet worden, eine Art Küstenschiffahrt auf dem Victoriasee zu organisieren. Es sollen zunächst fünf Dampfer von je 10 Tons Ladefähigkeit gebaut werden, die die Aufgabe haben, die zahlreichen kleinen Plätze des Sees, die von den großen Dampfern nicht angelaufen werden können, zu besuchen und deren Warenaustausch zu vermitteln. Zugleich ist die Einrichtung von Handelsfaktoreien an solchen Plätzen ins Auge gefaßt. Da die Feuerung der Dampfer im Seegebiet mit Holz geschieht, so ist es von besonderem Wert, daß wir im Nordwesten von Deutsch-Ostafrika eine reiche Holzquelle in dem Minsirowald besitzen.

Was den Verkehr auf dem Tanganikasee betrifft, der in seiner ganzen Längenausdehnung zur Westgrenze Deutsch-Ostafrikas gehört, so teilte der Jahresbericht über die Entwicklung der deutschen Schutzgebiete für 1905/06 folgendes mit: „Der Gouvernementsdampfer ‚Hedwig von Wißmann‘ nahm nach Beendigung der Reparatur im Februar 1905 die Fahrten wieder auf. Er machte monatlich eine Rundfahrt um den See und nach deren Beendigung eine Fahrt nach

Der  
Tanganika.

dem Norden des Sees. Einige Male wurde der Dampfer von der African Lakes Corporation in Abercorn zum Preise von 750 Rp. gechartert. Von fremden Dampfern sind wie früher der der African Lakes Corporation gehörige kleine Dampfer „Good news“ und der der Katanga-Gesellschaft gehörige Dampfer zu erwähnen. Beide verkehren jedoch in der Hauptsache am Westufer des Sees und berühren Udjidji nur selten. Den Lokalverkehr vermitteln größere und kleinere Dhaus und eine große Anzahl von seetüchtigen Einbäumen, die auch als Segelboote benutzt werden. Die Zahl der Einbäume hat sich stark vermehrt. Der Hafen von Bismarckburg wurde insgesamt von Dampfern 21 mal im Berichtsjahr angelaufen (gegen 24 mal im Vorjahr), davon von dem deutschen Dampfer ‚Hedwig von Wißmann‘ 14 mal (Vorjahr 17 mal), von dem englischen Dampfer der Katanga-Gesellschaft 5 mal (Vorjahr 8 mal). Die Stationsdhaus lief 13 mal ein und aus und außerdem weitere 22 Dhaus mit deutscher Flagge zwischen Udjidji und Bismarckburg, eine englische Dhaus zwischen Kituta und Bismarckburg. Durch die Reparaturen der Dampfer wurde der Schiffsverkehr ungünstig beeinflußt. Die Missionare reisen auf diesem See meist mit ihren eigenen Dhaus.“

Deutscher Haupthafen am Tanganikasee ist der Hafen Udjidji, ein leider sehr flacher und ungeschützter Hafen; die Dampfer müssen daher ziemlich weit vom Lande vor Anker gehen. Indessen liegt  $1\frac{1}{2}$  Stunden nördlich von Udjidji die kleine, völlig geschützte Kigumabucht, in der sich auch die „Hedwig von Wißmann“ aufhält, wenn sie nicht auf der Fahrt begriffen ist. In Kiguma hat sich Herr Schloifer, der Direktor der zentralafrikanischen Seengesellschaft, angebaut, und von hier aus verfrachtet er sein Salz, das er aus seiner etwa acht Tage von Udjidji liegenden Saline „Gottorp“ gewinnt, über den Tanganika.

Über Udjidji berichtete Fuchs nach seiner Südbahnerkundung von 1905: „Udjidji ist schon vor Jahrzehnten eine wichtige Niederlassung der Araber gewesen; von hier aus wurden Handelsbeziehungen zu den Ländern des Kongo gepflegt, als deren Ergebnis Elfenbein und Sklaven in Mengen über den Tanganika kamen und über Tabora nach Bagamojo und Sansibar auf den Markt gebracht wurden. Seit Errichtung des Kongostaates haben sich diese Verhältnisse indessen geändert; nicht nur, daß die Belgier bald den Arabern ihr Sklavenhandwerk legten und damit den bis dahin blühenden Sklavenhandel unterbanden, sondern auch gegenüber dem aus deutschem Gebiete kommenden Handel schlossen sie sich im

Laufe der Jahre derartig ab, daß von Handelsbeziehungen im großen Maßstabe zwischen dem Ost- und Westufer des Tanganika heute nicht mehr die Rede sein kann. Udjidji verlor somit von Jahr zu Jahr an Bedeutung, und der einzige Handelszweig, der den indischen und arabischen Kaufleuten geblieben ist, ist ein kräftiger Schmuggel nach dem Kongostaat. Da die Kongolesen ihre Ostgrenze nicht übermäßig scharf bewachen, ist es ein Leichtes, Waren über den See in ihr Gebiet zu schmuggeln. Als Gegenwert wird Kautschuk auf demselben ungesetzlichen Wege aus dem Kongostaat zu uns herüber gebracht, und zwar handelt es sich dabei um recht beträchtliche Mengen. So sollen in den Monaten Juni bis Oktober (1906) etwa 150 000 lbs. Kautschuk aus dem Kongostaat herübergeschmuggelt worden sein, die über Tabora nach Bagamojo gegangen sind. Es ist übrigens dem Kongostaat genau bekannt, daß viel Kautschuk über den Tanganika geschmuggelt wird, und ich erfahre, daß man jetzt einen Zollkreuzer auf dem See stationieren will, um die Küsten besser überwachen zu können. Sobald die Kongolesen dies tun und gegen gefaßte Schmuggler mit bekannten harten Strafen vorgehen, hört der Kautschukschmuggel bald auf, und dann ist es mit dem Handel Udjidjis so ziemlich vorbei.“

Bis vor wenigen Jahren, d. h. vor der Schaffung einer Eisenbahnverbindung zwischen der Küste und dem Victoriasee, war der Nyassa der verkehrsreichste unter den ostafrikanischen Binnenseen. Hier hatte die deutsche Flagge auch zeitig einen Anteil durch den Gouvernementsdampfer „Hermann von Wißmann“ mit 50 Tonnen Ladefähigkeit und Raum für sieben Passagiere. Ferner hat die obengenannte britische Seengesellschaft auch hier einen Dampfer in Betrieb, die „Queen Victoria“, die einen zehntägigen Verkehr zwischen Fort Johnston und allen Handelsplätzen am Nyassa unterhält. Die beiden englischen Gouvernementsdampfer, die außerdem fahren, dienen nicht dem öffentlichen Verkehr. Im besten Verkehrsjahr erzielte der Dampfer „Hermann von Wißmann“ nahe an 100 000 Rp. Einnahme, doch ist der Verkehr in den letzten Jahren sehr zurückgegangen. Immerhin übertrifft er die relativ geringen Ausgaben so weit, daß er auch bei reichlich bemessenen Abschreibungen hübsche Überschüsse erzielt. Der zurzeit flauere Verkehr auf dem See wird ohne Frage einen großen Aufschwung nehmen, sobald auch dieser See in direkte Eisenbahnverbindung mit der östlichen Küste getreten sein wird.

Der Nyassa-  
see.

### Eisenbahnen im Seengebiet.

Ein Verkehr, wie er sich auf den großen ostafrikanischen Binnenseen entwickelt hat, erheischt mit zwingender Notwendigkeit entsprechende Verkehrsvermittelungen mit der Küste. In allen an die drei Hauptseen grenzenden Kolonien hat man denn auch seit Jahren empfunden und erkannt, welchen Anreiz dieser Binnenseeverkehr für die Schaffung von Eisenbahnen bedeutet. In der Praxis wäre Deutschland weitaus in erster Linie berufen gewesen, den Eisenbahnverkehr zwischen den Binnenseen und der Küste zu schaffen, da Deutsch-Ostafrika an alle drei Seen grenzt und die kürzeste Verbindung zwischen jedem von ihnen und der Küste herzustellen vermag. Jahrelang hat man aber in kolonialpolitischen Kreisen daheim einen theoretischen Kampf um die Wahl der verschiedenen Linienführungen in Deutsch-Ostafrika geführt; man hat das Thema mit deutscher Gründlichkeit behandelt, aber leider im wesentlichen nur auf dem Papier. Auch die vom Kolonialwirtschaftlichen Komitee ausgesandten Expeditionen zur Erkundung der vorgeschlagenen Eisenbahntracen haben eine positive Förderung der Pläne bisher, so anerkennenswert sie an sich waren, leider nicht zu zeitigen vermocht.

In den Kreisen der Kolonialgesellschaft bildeten sich zwei Gruppen unter dem Schlachtruf: hie Zentralbahn, hie Südbahn — und verschiedene Untergruppen mit abweichenden Linienführungen. Das war für die koloniale Zeitschriften- und Broschürenliteratur ein ganz fruchtbares Feld, dem Leser der Tageszeitungen aber kam das Thema allmählich zum Halse heraus, und dabei blieb's. Inzwischen gingen die Engländer hin und bauten ohne lange Redensarten mit größter Opferwilligkeit und Beschleunigung ihre Ugandabahn, die den Verkehr von unserer Küste ablenkt und British-Ostafrika einen großen Vorsprung gewährt. Dann kam die Regierung des Kongo-staates mit ihren Eisenbahnplänen, die gleichfalls dem deutsch-ostafrikanischen Hinterland, und zwar nach Westen hin, den Verkehr zu entziehen drohten.

Das war eigentlich beides schon lehrreich genug, und unsere Kolonialpolitiker zögerten nicht, die Konsequenzen zu ziehen — nämlich auf dem Papier. Die Kolonialverwaltung dagegen beharrte in ihrer berüchtigten Furcht vor der Bewilligungsunlust des Reichstags und wagte nicht, sich zu rühren. Gelegentlich versuchte sie, die ostafrikanische Zentralbahn dem Reichstag zu empfehlen; aber sobald sich hier ein Widerstand geltend machte, versagte ihre Energie, und sie begnügte sich mit den kleinsten Bruchstückchen.

Die Sache ging nun aber weiter; zu der Entziehungskur von Norden und Westen her drohte eine gleiche im Süden, da englisches Kapital sich rege für den Bau einer Bahn in Portugiesisch-Ostafrika nahe der deutschen Grenze interessierte. Wären hier die technischen Bauschwierigkeiten nicht ungleich größer, als in dem angrenzenden deutschen Gebiet, so hätten wir ohne Frage auch hier bereits seit Jahren die Konkurrenz und könnten nun zusehen, wie uns von allen Seiten der Verkehr weggenommen wird.

Das wäre ein lehrreiches Schulbeispiel für deutsche Kolonialpolitik der versäumten Gelegenheit. Man könnte allerorten eine Wandkarte von Deutsch-Ostafrika nebst Nachbargebieten anschlagen, damit auch der Laie sich durch den Augenschein davon zu überzeugen vermag, wie es — nicht gemacht werden darf.

Unser größter Lehrmeister in der entschlossenen, tatkräftigen, wagemutigen und großzügigen Behandlung kolonialer Verkehrsfragen war Großbritannien mit dem Bau der Ugandabahn.

Die Uganda-  
bahn.

Die Entwicklung von Britisch-Ostafrika in den letzten Jahren ist ein typisches Beispiel für englische Kolonisationsmethoden, für die Willigkeit des englischen Volkes — oder, vielleicht besser gesagt, für die Geschicklichkeit englischer Staatsmänner, dem Volke die Sache schmackhaft zu machen — in der Gegenwart große Opfer auf sich zu nehmen, um die Zukunft einer Kolonie auf einer breiten, sicheren Basis aufzubauen. Da wir in Deutsch-Ostafrika die aller-nächsten Nachbarn sind, so sollten wir das englische Vorgehen aufs genaueste studieren, sei es nur, um gewisse Fehler, die ohne Zweifel von englischer Seite gemacht wurden und auch noch ferner gemacht werden, zu vermeiden.

Die bisherige Geschichte Britisch-Ostafrikas ist kurz. 1888 unter der Britischen Ostafrikanischen Gesellschaft als ein Protektorat begründet, ging die Verwaltung der Kolonie 1895 in die Hände des Auswärtigen Amtes über, um zehn Jahre später von dem Kolonialamt übernommen zu werden. Noch vor wenigen Jahren ein fast gänzlich unbekanntes Land, unter der Ägide des Auswärtigen Amtes vernachlässigt, größtenteils als ein unwirtliches Steppenland angesehen, gänzlich ungeeignet zu einer weißen Ansiedelung, veränderte die Fertigstellung der Ugandabahn, die von Mombassa, dem besten Hafen an der Ostküste Afrikas, nach Port Florence am Victoria Nyanza in einer Länge von 584 englischen Meilen die Kolonie in ihrer ganzen Breite durchkreuzt, das Bild mit einem Schlage. Es stellte sich heraus, daß das Land, besonders in der Nähe der Eisenbahn, in eminenten Weise zur weißen Besiedelung geeignet

ist und sich vorzüglich zum Ackerbau sowie zur Viehzucht in großem Maßstabe eignet. Eine weiße Einwanderung wurde sofort in die Wege geleitet, so daß sich augenblicklich bereits zwischen 5—600 weiße Ansiedler, einigermaßen kapitalkräftig, aus Südafrika, den anderen britischen Kolonien (z. B. Neuseeland) und auch den britischen Inseln im Lande befinden.

Daß wir seinerzeit bei völligem Mangel des Schätzungsvermögens für afrikanische Zukunftswerte an der leitenden amtlichen Stelle das ganze Wituland für das kleine felsige Nordseeiland hingegeben haben, bildet zwar schon an sich ein nichts weniger als erfreuliches Kapitel unserer jungen Kolonialgeschichte. Aber noch viel unerfreulicher wird dieses Kapitel dadurch, daß die neuen Herren des Witulandes uns eine ganz kolossale moralische Ohrfeige gegeben haben, indem sie den Beweis lieferten, ein wie viel größeres Anrecht sie auf die Erschließung dieses Gebietes hatten, als wir selbst. Kaum in den Besitz des Landes gelangt, stellten sie sich hin und zeigten dem Vorbesitzer: „Sieh einmal, jetzt kannst du erkennen lernen, wie Kolonialpolitik getrieben wird; jetzt werden wir dir zeigen, wie mit einem afrikanischen Pfund gewuchert wird, das du noch lange hättest brach liegen lassen.“ Und so bauten sie denn allen Schwierigkeiten zum Trotz hart am Rande unserer eigenen Kolonie ihre Ugandaeisenbahn und bereiteten uns dadurch eine wirksame Verkehrsziehungskur.

Diejenigen Wirtschaftsgebiete im Hinterlande von Deutsch-Ostafrika, die durch ihren über den Victoriasee abgeleiteten Export wesentlich zur Ernährung der britischen Ugandabahn beitragen, sind unlängst wieder zu bahnpolitischen Studienzwecken von einem Vertreter des Kolonialwirtschaftlichen Komitees bereist worden. Paul Fuchs, der schon früher mit anerkanntem Geschick die wirtschaftliche Erkundung einer ostafrikanischen Südbahn betrieben hat, hat in den Jahren 1906/07 wirtschaftliche Eisenbahnerkundungen im mittleren und nördlichen Deutsch-Ostafrika vorgenommen, deren Ergebnis kürzlich vom Kolonialwirtschaftlichen Komitee veröffentlicht wurde.

Das Ergebnis der Erkundungen, das mit den amtlichen Berichten über die ostafrikanische Handelsentwicklung übereinstimmt, ist für Deutschland in hohem Grade beschämend. Man nehme nur einmal die Karte zur Hand und überzeuge sich, daß beispielsweise eine so wichtige Handelszentrale wie Tabora von der deutschen Küste nicht viel weiter entfernt ist, als von dem Endpunkte der Ugandabahn am Victoriasee — und vernehme dann, daß der große

Handel Taboras durch den Bau der Ugandabahn fast vollständig nach dem Victoriasee hin abgelenkt worden ist, also den britischen und nicht den deutschen Handel befruchtet. Fuchs schreibt darüber:

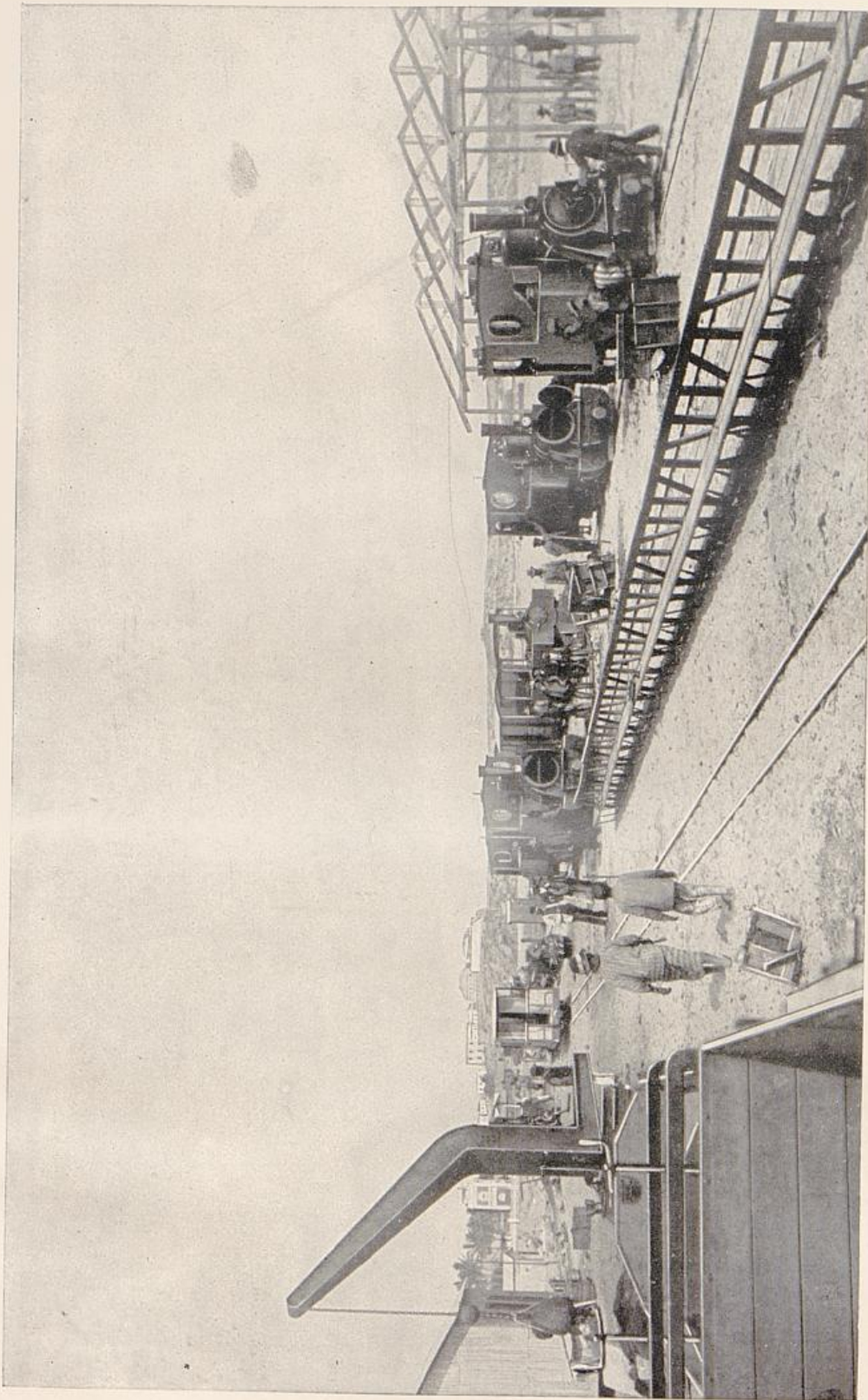
„Infolge seiner günstigen Lage zu den beiden nördlichen zentralafrikanischen Seen und infolge des Vorhandenseins eines großen, trägerliefernden Volksstammes ist Tabora viele Jahre hindurch das Handelszentrum des ostafrikanischen Innern, ja von Zentralafrika gewesen. Als die Araber vor Jahren hierher kamen, hatten sie bald heraus, wie sehr der Mniamwesi sich für ihre Handelsinteressen eignen würde, und es war ein kluger Zug, Tabora zum Ausgangspunkt ihrer Unternehmungen zu machen. Seit Eröffnung der Ugandabahn hat sich der Handel Taboras völlig nach dem Victoriasee verschoben. Während sich früher der Hauptverkehr zwischen der ostafrikanischen Küste und den Gebieten des Tanganikasees und Victoriasees auf der großen Karawanenstraße Bagamojo—Tabora abspielte, ist er heute zum größten Teil auf die Strecke Tabora—Muanza—Mombassa übergegangen. Der Verkehr auf der Bagamojostraße hat mehr und mehr aufgehört, und außer einigen Gouvernementskarawanen benutzen heute allgemein nur noch Viehkarawanen diese Straße; außerdem geht noch ein großer Teil von Elfenbein und Kautschuk auf derselben zur Küste, da für diese Produkte der Landweg billiger ist, als der Weg über Muanza nach Mombassa. Während also der direkte Handelsverkehr von Tabora mit der Küste immer mehr zurückgeht, hat sich auf der Straße Tabora—Muanza und Tabora—Udjidji ein um so regerer Verkehr entwickelt.“

Wie rapide sich diese Entwicklung vollzieht, dafür als Beleg nur wenige Zahlen: Von Tabora wurden nach der Küste im Jahre 1903/04 noch 1649 Karawanen abgefertigt, im Jahre 1905/06 nur noch 925; dagegen gingen von Tabora nach Muanza 1903/04 nur 123 Karawanen, 1905/06 aber bereits 652. Der Personenverkehr nach Tabora und den Ländern des Tanganikasees vollzieht sich natürlich auch über die Ugandabahn, und kein Mensch benutzt mehr die Karawanenstrecke. Fuchs berechnet, daß eine Kiste Petroleum von Bagamojo über Mombassa und Muanza nach Tabora, d. h. also von der deutschen Küste unter Benutzung der britischen Ugandabahn und des Victoriasees 10 Rp. Fracht erfordert; demgegenüber kostet ein Träger von Bagamojo nach Tabora zurzeit 19 Rp. bei einer Marschzeit von zwei bis drei Monaten, während die Beförderung über Mombassa—Muanza nur drei bis vier Wochen dauert.

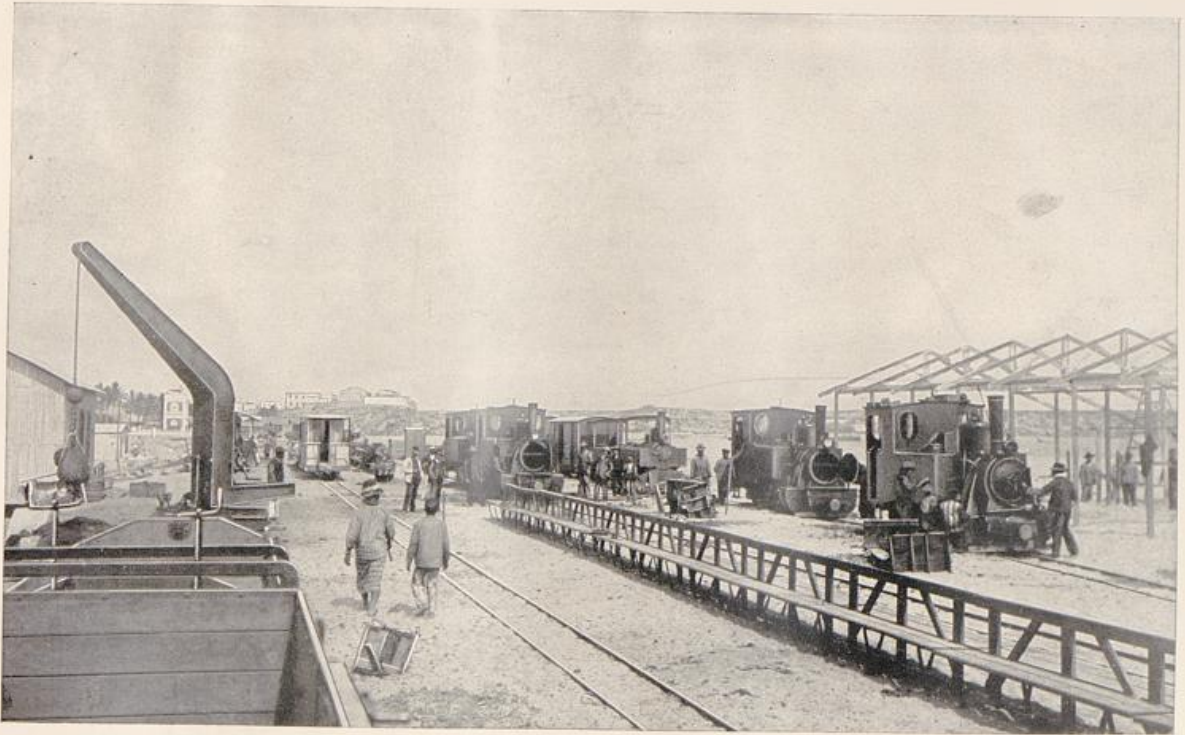
Großen Wert hat die Ugandabahn für die Entwicklung des Bezirks Bukoba im Nordwesten unserer Kolonie gehabt. Der Ausfuhrverkehr des Hafens Bukoba hat seinen Wert von 22000 im Jahre 1903 auf 755000 Mark im Jahre 1906 gesteigert. Die weiteren Handelsaussichten dieses Bezirks werden nicht zum wenigsten bestimmt durch den an Bauhölzern reichen Minsirowald von etwa 20000 Hektar, der mit seinen nicht ungünstigen Abfuhrverhältnissen die einzige Holzquelle des deutschen Schutzgebietes bildet und dessen Bedarf auf lange Zeit mit Holz aller Sortimente versehen kann, wodurch er in der wirtschaftlichen Entwicklung der westlichen Victoriaseeländer eine bedeutende Rolle zu spielen berufen ist. Der Transport kann sich zum Teil auf dem schiffbaren Kagera vollziehen.

In dem benachbarten Muanzadistrikt hat mangels einer deutschen Bahn die Ugandabahn sich gelegentlich des letzten Aufstandes als segensreich erwiesen. Wenn im Aufstandjahr 1905 nicht das Detachement Marineinfanterie hingesandt worden wäre, hätten sich — darüber herrscht dort nur eine Stimme — die Wassukuma sicherlich erhoben, und dann wäre auch in Unjamwesi zweifellos der Aufstand ausgebrochen. Viel Gut und Blut ist uns Deutschen durch die Entsendung der Marinesoldaten erspart geblieben, und das verdanken wir lediglich der Ugandabahn, die es ermöglichte, die Truppen in wenigen Tagen von Daressalam dorthin zu werfen. „Wenn wir doch,“ schreibt Fuchs, „hieraus lernen wollten, wenn wir doch begreifen wollten, daß wir durch eine Eisenbahn ein Land besser beherrschen, als durch ein Netz von Stationen, daß die Kosten einer Bahn geringfügig sein können im Verhältnis zu den Aufwendungen an Gut und Blut, die uns die Niederwerfung eines Aufstandes auferlegt.“

Der von den deutschen Häfen am Victoriasee 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 Udjidji 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 Udjidji 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 Udjidji weiter, von wo die Waren dann (wie oben erörtert) in den Kongostaat eingeschmuggelt werden.



Montage von Lokomotiven im Hafen von Mossamedes. Militärbahn Mossamedes—Chella. Länge 80 km. Spurweite 600 mm.



Montage von Lokomotiven im Hafen von Mossamedes. Militärbahn Mossamedes—Chella. Länge 80 km. Spurweite 600 mm.



Was den Anteil der drei deutschen Häfen Muanza, Bukoba 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 v. H. Hervorzuheben ist die Steigerung der Ausfuhr von Erdnüssen aus Muanza, die 155 v. H. betrug. Das enorme Wachsen der Ausfuhr von Schirati von 56 auf 676 Tonnen fällt hauptsächlich auf Erdnüsse, Sesamsaat und Sansevierenhanf.

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.

Über die Rentabilitätsfrage ist zu bemerken, daß die Einnahmen der Ugandabahn von 938 000 Rp. im Jahre 1900 auf 3 370 000 Rp. im Jahre 1906 gestiegen sind. Während im Jahre 1894 zum ersten Male die Betriebskosten aus den Einnahmen nahezu gedeckt werden konnten, ist im Jahre 1905 bereits ein Überschuß von 850 185 Rp. erzielt worden, was eine Verzinsung von 0,7 v. H. bedeutet. Dabei sind die Zolleinnahmen von Britisch-Ostafrika und Uganda, die im ersten Jahre des Vollbetriebs der Bahn, 1901, nur 37 495 £ betragen, auf 86 186 £ im Jahre 1905 gestiegen.

Die Strecke Mombassa—Port Florence wird von einem durchgehenden Zuge in 48 Stunden zurückgelegt und die Rückfahrt in 43 Stunden ausgeführt. Die Durchschnittsgeschwindigkeit der Züge beträgt etwa 25 km pro Stunde, die Höchstgeschwindigkeit darf 25 Meilen (40 km) nicht übersteigen.

Welch einen gewaltigen Umschwung die Ugandabahn in den Handelsverhältnissen unserer deutschen Victoriaseeländer herbeigeführt hat, wie sie sich nicht nur des Handels von Bukoba, Muanza und des Kilimandscharogebietes bemächtigt hat, sondern ihren Einfluß weit ins deutsche Gebiet, bis vor die Tore von Tabora und Udjidji 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 Handels-

platz an der ostafrikanischen Küste. Die Tatsache allein, daß von dem küstenwärts gehenden Warenverkehr der Ugandabahn nahezu die Hälfte aus den deutschen Häfen des Victoriasees 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.

Deutsche  
Bahnen zum  
Victoriasee  
und  
Tanganika.

Die Usambara-  
bahn.

Hat sich in der geschilderten Weise vom Zeitpunkt ihrer Eröffnung an die Konkurrenz der britischen Ugandabahn im Hinterlande von Deutsch-Ostafrika als Verkehrsablenkungsmittel in eminentem Grade fühlbar gemacht, so wurde deutscherseits naturgemäß darauf Bedacht genommen, auf welchem Wege dieser Konkurrenz am besten begegnet und der Handel wieder zur deutschen Küste gelenkt werden könne. All diese Erwägungen sind aber noch immer nicht über das Stadium der Theorie hinausgedrungen. Wir haben vorläufig im Norden und im Zentrum der Kolonie nur zwei ganz bescheidene Stichbahnen im Bau. Die nördliche, die Usambara-Eisenbahn, geht in ihren Anfängen bereits auf das Jahr 1891 zurück und ist auch heute noch nicht über die Bedeutung einer kurzen Stichbahn hinausgekommen.

Im Jahre 1891 erhielt die Eisenbahngesellschaft für Deutsch-Ostafrika die Konzession zum Bau einer Eisenbahn von Tanga nach Korogwe. Die Gesellschaft war eine Tochtergesellschaft der Deutsch-Ostafrikanischen Gesellschaft und mit einem Kapital von zwei Millionen Mark gegründet. Die Konzession verpflichtete die Gesellschaft, diese Bahn mit der Meterspurweite zu bauen. Die im Betriebe befindlichen Strecken sollten mindestens von einem Zuge wöchentlich in jeder Richtung befahren werden. Dagegen erhielt die Gesellschaft das zum Bau nötige Regierungsland unentgeltlich, ferner außer anderem die Tarifhoheit (solange, als nicht der Reingewinn aus dem Unternehmen zwei Jahre nacheinander mehr als zehn Prozent betragen haben würde). Von der Muttergesellschaft bekam die Bahn noch wertvolle Landrechte. Die Vorarbeiten fielen in die Jahre 1891/92. Im Juni 1893 wurde mit dem Bau begonnen. Die ersten 15 km wurden im Oktober 1894 dem Betriebe übergeben, am 1. April 1896 wurde die Strecke Tanga—Muhsa eröffnet. Finanzielle Schwierigkeiten der Gesellschaft zwangen die Regierung im Jahre 1899 zur Übernahme der Bahn. Der Weiterbau bis Korogwe dauerte bis zum März 1902. Währenddessen wurden die Vorarbeiten für den Weiterbau der Bahn bis

Mombo, zu dem die Regierung entschlossen war, gemacht. Der Bau wurde jedoch aufgehalten, weil zweimal — 1901 und 1902 — der Regierung die Mittel versagten, so daß 1902 die Arbeiten vorläufig abgebrochen werden mußten. Nachdem erst für 1903 neue Mittel vom Reichstag bewilligt waren, wurde die Neubaustrecke im November 1903 in Angriff genommen, und am 19. Februar 1905 konnte sie durch den Prinzen Adalbert von Preußen feierlich eröffnet werden. Die ganze Strecke von Tanga bis Mombo beträgt 128 km. Die Baukosten betragen nach vorläufigem Überschlag im ganzen etwa 9 600 000 Mark oder pro Kilometer 74 000 Mark.

Die Erfahrungen, die wir mit der relativ kurzen Usambarabahn gemacht haben, können nur dazu ermutigen, den Eisenbahnbau in Deutsch-Ostafrika von größeren Gesichtspunkten anzuschauen und mit Entschlossenheit und Energie den Ausbau der als notwendig erkannten Linien in die Hand zu nehmen. Der Betrieb der Usambarabahn wurde am 1. April 1905 von der Deutschen Kolonial-Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Gesellschaft übernommen; zwar haben die Einnahmen des Betriebsjahres 1905/06 (185 823 Mark) die Betriebsausgaben noch nicht ganz decken können, doch war das letzte Betriebsjahr 1906/07 so günstig, daß aus seinen Einnahmen von 245 790 Mark nicht nur die Betriebskosten gedeckt, sondern auch noch ein kleiner Überschuß erzielt werden konnte.

Die Fortsetzung der Usambarabahn wird zurzeit auf Veranlassung des Kolonialdirektors Dernburg von der Firma Lenz & Co. (deren Chef Mitte August d. J. selbst Mombo besuchte) auf eigene Gefahr durchgeführt, nachdem Anfragen in der Budgetkommission der Regierung die Sicherheit gewährt haben, daß die Mehrheit des Reichstages die Fortsetzung billigen werde. Die Fortsetzung soll zunächst bis Moschi am Meruberg führen. Eine entsprechende Vorlage wird dem Reichstag in diesem Winter gemacht werden.

Schon in seiner Denkschrift vom Jahre 1905 schrieb der damalige Gouverneur Graf Goetzen: „Die Verlängerung der Usambarabahn nach Aruscha im Bezirk Moschi ist heute eine wirtschaftliche Notwendigkeit, nachdem die mehrfach und sorgfältig angestellten Untersuchungen ergeben haben, daß auch der Panganifluß, der oft als natürliche Verbindungsstraße von der Küste nach den Ländern am Kilimandscharo angesprochen wurde, auf nutzbare Strecken hin nur mit ganz unverhältnismäßig großen Kosten vielleicht schiffbar gemacht werden könnte.

Die Fortführung der Bahn bis nach Aruscha am Meruberg bietet übrigens keinerlei technische Schwierigkeiten und ist not-

wendig zur Förderung der dort bereits bestehenden Ansiedlungen aus Südafrika zugewanderter Buren und einiger Deutschen. Die Niederlassungen haben über die Natur der am Kilimandscharo und namentlich der westlich davon gelegenen Länder insofern ganz neue Aufschlüsse gebracht, als diese heute zu den besten Siedelungsgebieten Afrikas gerechnet werden müssen. Die Zahl der Ansiedler wächst fortwährend, weil die bisherigen Ankömmlinge berichten konnten, daß so günstige Gebiete in ihrem bisherigen Heimatland Südafrika überhaupt nicht vorhanden seien.“

Eine notwendige Ergänzung müssen die Eisenbahnbauten durch Hafenbauten in Tanga finden. Darüber urteilte Paul Fuchs in seiner Denkschrift für das Kolonialwirtschaftliche Komitee vom Jahre 1907: „Mit dem Ausbau der Eisenbahnen hätte zugleich der Ausbau der Hafenanlagen von Tanga zu erfolgen. Man wird dabei darauf Rücksicht nehmen müssen, daß der Bau der Hafenanlagen in der Weise erfolgt, daß nicht nur kleinere Fahrzeuge, sondern auch die großen Ozeandampfer zu jeder Zeit direkt am Kai löschen können. Es ist nun in letzter Zeit auch von der Notwendigkeit geredet worden, den Hafen von Tanga nach der äußeren Reede zu verlegen. Zweifellos reichen die heutigen Hafenanlagen von Tanga für einen Hafenbetrieb, wie ihn eine große Eisenbahnlinie mit sich bringt, nicht aus, die Verlegung des ganzen Hafens wäre aber mit so großen Kosten verbunden — ganz abgesehen von der unausbleiblichen Entwertung von Grund und Boden, daß man es sich reiflich überlegen sollte, ob man nicht mit dem Ausbau der jetzigen Hafenanlagen das Gleiche auf billigerem Wege erreichen könnte. Besprechungen, die ich dieserhalb mit Sachverständigen hatte, bestärkten mich darin, daß dies möglich ist.“ —

Daressalam-  
Morogoro.

Die zweite Stichbahn im Zentrum der Kolonie ist diejenige von Daressalam nach Morogoro. Schon 1891 wurde der Gedanke einer ostafrikanischen Zentralbahn aufgenommen. Im Jahre 1895 vereinbarte die Kolonialabteilung mit der Deutsch-Ostafrikanischen Gesellschaft und der Deutschen Bank, unter Leitung eines zu gründenden Komitees die Vorarbeiten für eine Zentralbahn von der Küste nach dem Seengebiet ausführen zu lassen. Die Vorarbeiten wurden alsbald begonnen; 1896 unterbreitete das Komitee ein Projekt mit 75 cm Spur dem Reichskanzler. Ausgangspunkt der Bahn sollte Daressalam sein mit der Anschlußstrecke nach Bagamojo. Trassiert war vorläufig die Strecke bis Morogoro (258 km) und die Anschlußlinie nach Bagamojo (33 km). Im Sommer desselben Jahres erbot sich ein Bankkonsortium unter Führung der Deutschen Bank, eine

Gesellschaft für den Bau der Bahn bis Morogoro mit 12 Millionen Mark zu gründen, sofern die Regierung eine dreiprozentige Zinsgarantie übernehmen und der Gesellschaft ein Fünftel aller über 1 Million Mark hinausgehenden Zolleinkünfte überweisen würde. Die Regierung konnte dieses Angebot wegen der parlamentarischen Schwierigkeiten nicht annehmen, und damit geriet die Sache ins Stocken. Doch wurden die Vorarbeiten bis 1897 hinein fortgeführt. 1897 löste sich das Komitee auf. 1899 nahm die Regierung das Projekt jedoch wieder auf, und im Etat für 1900 wurden 100 000 Mk. zur Ergänzung der Vorarbeiten für die Bahn Daressalam—Morogoro eingesetzt. Der Reichstag lehnte die Forderung ab, ebenso wurden in den folgenden Jahren neu aufgestellte Projekte abgelehnt, bis endlich im Juni 1904 derselben Bankgruppe, verstärkt um einige Firmen, eine Konzession der Bahn Daressalam—Morogoro mit Meterspur erteilt wurde. Durch das Gesetz vom 31. Juli 1904 wurde eine Zinsgarantie von drei Prozent für das Anlagekapital von 21 000 000 Mark erteilt und die Garantie des um 20 Prozent erhöhten Nennbetrages der jeweils gelosten Anteilscheine bewilligt.

Der auf dieser Grundlage gebildeten Ostafrikanischen Eisenbahngesellschaft wurden insbesondere Land- und Minenrechte übertragen. Das Reich ist am Gewinn beteiligt und erhält nach 88 Jahren die Bahn schuldenfrei und unentgeltlich zu eigen.

Der Bau der Bahn wird von der Firma Ph. Holzmann & Co. ausgeführt, die mit mancherlei Bauschwierigkeiten zu kämpfen gehabt hat, zumal in der ersten Zeit bei der Wahl der Linienführung Fehler gemacht worden sind. Am 9. Februar 1905 ward der erste Spatenstich durch den Prinzen Adalbert von Preußen getan. Der Weiterbau hatte unter den ungewöhnlich hohen Niederschlägen (auf die bei der Anlage der Brücken und Durchlässe nicht genügend Rücksicht genommen war) und zeitweise unter Arbeitermangel zu leiden. Der vorläufige Endpunkt Morogoro wird sich mit Eröffnung der Bahn wohl sehr schnell entwickeln; dies sichert einerseits der Reichtum des Ulugurugebirges an abbaufähigem Glimmer und andererseits seine äußerst fruchtbare Umgebung. Diese ist nämlich nach Fuchs u. a. bei weitem das beste Gebiet auf der Strecke Daressalam—Morogoro. Der sehr tiefgründige, milde und humose Alluvialboden gestattet alle Eingeborenen- sowohl wie alle Plantagenkulturen, und es ist sicher anzunehmen, daß die ganze Gegend bald aufgeteilt sein wird. Mit der Viehhaltung sieht es hier wie auf der ganzen bisher berührten Strecke allerdings sehr schlecht aus. Denn Morogoro

ist ein böser Surraherd, so daß an Gespannarbeit vorläufig nicht zu denken ist.

Die Stichbahn nach Morogoro nähert sich der Endstation, nachdem der Aufstand den Bau monatelang verzögert hat. Die erste, 21 km lange Teilstrecke wurde im Oktober 1906 dem Verkehr übergeben. Im Jahresbericht über das dritte Geschäftsjahr der Ostafrikanischen Eisenbahngesellschaft war gesagt: Die Schwierigkeiten der Bauausführung, sowie ständiger Mangel an Arbeitern haben den Fortgang der Arbeiten störend beeinflußt. Trotzdem hofft die Bauleitung, die ganze Strecke bis Morogoro Ende 1907 in Betrieb nehmen zu können.

Weiterer Zielpunkt der Morogorobahn über diesen Ort hinaus, der sogenannten Zentralbahn, wäre Tabora, der alte Handelsplatz im Zentrum der Kolonie. Dieser Ort, durch seine Lage, wie schon oben dargelegt, geradezu prädestiniert zum Handelszentrum für außerordentlich weite Gebiete von Ost- und Zentralafrika, kann die ihm gebührende Stellung erst wieder in vollem Umfange einnehmen, wenn die der deutschen Kolonie durch die englische Ugandabahn bereitete Entziehungskur durch eine deutsche Bahn beendet wird.

Über die wirtschaftliche Bedeutung der Zentralbahn schreibt Graf Goetzen in seiner amtlichen Denkschrift vom Jahre 1905:

„Der Bahnbau nach Tabora würde einerseits die schädlichen Einwirkungen der Ugandabahn auf den Handel der deutschen Küste und die Arbeiterfrage daselbst aufheben, andererseits aber die Ein- und Ausfuhr jener Binnenländer mit Sicherheit vervielfachen; denn er würde mitten in sie hineinführen und einen weit bequemeren Weg zur Küste schaffen, als ihn die englische Bahn darstellt, die nicht einmal ihre Peripherie berührt, sondern durch den Victoria-see, der Umladungen und Zeitverluste verursache, von ihnen getrennt ist. Die Produkte, deren Menge eine große Steigerung erfahren würde, sind Ölfrüchte, wie Sesam und Erdnüsse, ferner Wachs, Mais, Sorghum, lebendes Vieh, Felle, Hölzer und Rohbaumwolle. Auch würden Elfenbein und Kautschuk, die jetzt zum großen Teil ihren Weg über die Ugandabahn oder den Kongo abwärts nehmen, wieder in vermehrter Menge dem deutschen Gebiet zufließen. Die Einfuhr, besonders in Baumwollfabrikaten, würde bedeutend steigen.“

Angebliche  
Pläne des  
Kongostaats.

Welche Bedeutung der Schaffung deutscher Eisenbahnlinien von der Küste nach den ostafrikanischen Seen beizumessen ist, davon zeugten jüngst auch Erörterungen über angebliche Pläne des Kongostaats, sich auf dem Wege des Gebietsaustausches einen direkten Zugang zum Victoriasee zu schaffen. Die Existenz solcher Pläne

ist von kongostaatlicher Seite allerdings in Abrede gestellt worden. Die Erörterung ihrer Möglichkeit war aber gleichwohl lehrreich genug.

Es wurde behauptet, König Leopold von Belgien plane als Souverän des Kongostaats einen afrikanischen Gebietsaustausch mit Deutschland. Er wolle die bisher von belgischer Seite umstrittene deutsche Herrschaft am Kivusee vollständig anerkennen, wenn Deutschland ihm als Gegenleistung einen schmalen Landstreifen im äußersten Nordwesten von Deutsch-Ostafrika abtreten würde. Dieser Streifen sollte mit der heutigen Grenze zwischen Deutsch-Ostafrika und Britisch-Uganda auf der Strecke zwischen dem Kongostaat und dem Victoriasee beginnen und die deutsche Grenze parallel ihrem heutigen Verlaufe um ein kurzes Stück südwärts verlegen, so daß der Kongostaat in der Nähe des deutschen Hafens Bukoba am Victoria-Nyanza einen Zugang zu diesem See gewinnen würde.

Die Leitung des Kongostaats ist eifrig darauf bedacht gewesen, sich diesen östlichen Zufuhrweg zu erleichtern und zu verbilligen. Früher hatte sie im Anschluß an die äußerste Nordoststrecke ihres eigenen Gebietes von England bzw. Ägypten ein Territorium gepachtet, das dem Kongostaat einen direkten Zugang zum Nil bei Lado gewährte. Dieser Zugang zum Nil verlor seine Wichtigkeit, als die britische Ugandabahn einen leichteren und schnelleren Gütertransport von Osten her ermöglichte. Jetzt gehen die Waren nach dem östlichen Teil des Kongostaates über die Ugandabahn zum Victoriasee und von dort überwiegend durch das deutsche Gebiet nach dem Tanganika, über den sie in den Kongostaat hinübergeschmuggelt werden. Um diesen deutschen Durchgangsverkehr auch noch dem britischen Handel zugute kommen zu lassen, planen die Engländer bereits eine Fortsetzung der Ugandabahn jenseits des Victoriasees nach dem Albert Eduardsee, über den die Waren dann in das Gebiet des Kongostaates kommen würden. Also auch hier wieder eine Fortsetzung der unsere Kolonie von allen Seiten bedrohenden Ableitungspolitik!

Es liegt auf der Hand, daß wir ein reges Interesse daran haben, diesen Durchgangshandel dem deutschen Gebiet zu erhalten. Nicht nur erhalten, sondern ganz wesentlich vermehren können wir ihn mit einem Schlage, sobald wir entweder eine Nordbahn an den Victoriasee oder eine Zentralbahn an den Tanganika heranzuführen. Dann würden wir den ganzen Handel nach dem Ostrande des Kongostaates von der britischen Ugandabahn ablenken und ihn in vollem Umfange Deutsch-Ostafrika zuführen. Dagegen würde die Ablenkung des Verkehrs aus dem Hinterlande von Deutsch-

Ostafrika noch vollständiger durchgeführt werden, wenn entweder die Engländer uns mit einer Bahn vom Victoriasee aus ostwärts zuvorkommen, oder aber der Kongostaat sich wirklich einen direkten Zugang zum Victoriasee verschafft. —

Noch immer ist nach vieljährigem Streit die Frage, ob der Nord- oder der Zentralbahn der Vorzug zu geben sei, nicht entschieden. Indessen gilt die Entscheidung als unmittelbar bevorstehend. Ausschlaggebend wird der Eindruck sein, den der Kolonialdirektor Dernburg von seiner ostafrikanischen Reise mitbringt. Im wesentlichen aber wird es sich dabei nur um eine Prioritätsfrage handeln können; denn daß mit der Zeit beide Bahnen zum weiteren Ausbau drängen, kann denn doch wohl kaum mehr zweifelhaft sein. Mag aber bis zur Stunde die Streitfrage: Nord- oder Zentralbahn? noch als unentschieden gelten, so sollte über die unbedingte Notwendigkeit des schleunigen Baues einer Südbahn nach dem Nyassasee ein Streit schlechterdings nicht mehr möglich sein.

**Die Südbahn.** Die Eisenbahndenkschrift des Kolonialdirektors nimmt zwar grundsätzlich keine Stellung zu der Frage der Prioritätsrechte; gleichwohl läßt auch ihr sachlicher Inhalt den aufmerksamen Leser klar erkennen, daß der Bau der Südbahn die zurzeit weitaus dringlichste Aufgabe unserer afrikanischen Eisenbahnpolitik bildet.

Sehen wir den Anfang einer deutschen Verbindung zwischen der Küste und den Binnenseen — wenn auch nur in bescheidenstem Maßstabe durchgeführt — im Norden des Landes in der dem Victoriasee zu gerichteten Usambarabahn, im Zentrum in der dem Tanganika „zueilenden“ Eisenbahn Daressalam—Morogoro, so fehlt es im Süden in der Richtung auf den Nyassasee noch an jedem Anfangsstück. Aber während uns im Norden die britische Ugandabahn zuvor gekommen ist und am Tanganikasee der Kongostaat nicht zögern will, den Verkehr westlich abzulenken, vermöchten wir im Süden möglicherweise den stockenden portugiesischen Plänen immerhin noch zuvorzukommen.

Seien wir jenen unterirdischen Gewalten dankbar, die im portugiesischen Grenzgebiet so erheblich größere Schwierigkeiten aufwürften als im deutschen. Aber vergessen wir nicht, daß, wenn wir zu zögern fortfahren, vom englischen Kapital auch diese Schwierigkeiten überwunden werden dürften, und daß wir dann immer noch zu unserem schönen Schulbeispiel einer allseitig durch die Nachbarn während des deutschen Zögerns vollführten Verkehrsentsziehung kommen können. Heute haben wir zu unserer Kolonialverwaltung das Zutrauen, daß sie nicht mehr in der alten Energielosigkeit

beharrt, heute haben wir eine auf kolonialem Gebiet bewilligungslustigere Reichstagsmehrheit, heute haben wir auch keinen theoretischen Streit mehr über die verschiedenen Linienführungen; denn auch diejenigen Organe, in denen früher die Hauptinteressenten der Zentralbahn das Wort führten und andere Pläne nicht aufkommen lassen mochten, treten jetzt mit aller Entschiedenheit für den unverzüglichen Bau der Südbahn ein, der in der Tat bei weitem am dringlichsten erscheinen muß.

Der Nyassasee besitzt allerdings eine natürliche Verbindung mit dem Meere durch den Schire-Sambesi, auf der indessen große Schifffahrtshindernisse bestehen. Der Sambesi ist während des Sommers für Schiffe mit  $2\frac{1}{2}$  Fuß Tiefgang schiffbar, und 28 Dampfer besorgen den regelmäßigen Dienst nach dem Schire; während der Trockenzeit Mai—September vollzieht sich der Dampferverkehr immer noch den Sambesi aufwärts über die Schiremündung hinaus. Die Firma Ludwig Deuß & Co. in Hamburg befördert Passagiere und Güter auf dem Sambesi-Schire durch den Heckraddampfer „Hamburg“. Die African International Flotilla and Transport Co. Ltd. in London und Chinde läßt die Dampfer „Argonaut“, „Cameron“, „King“ und „Oceana“ auf dem Sambesi und Schire verkehren und befördert Post, Passagiere und Güter nach Britisch-Zentralafrika. Die Afrikan Lakes Corporation Limited mit dem Hauptsitz in Glasgow unterhält die Flußdampfer „Empreß“, „Prinzeß“, „Ducheß“, „Sir Harry Johnston“, „Bruce“, „Chipande“, „Scott“ und „Henry Henderson“, die gleichfalls dem Post-, Passagier- und Güterdienst nach Britisch-Zentralafrika dienen. Außerdem auf dem oberen Schire die Dampfer „Monteith“ und „Livingstone“, die wöchentlich zwischen Matope und Fort Johnston bei günstigem Wasserstande des Schire verkehren. Endlich unterhält die British-Central-Africa-Company in London auf dem unteren Sambesi und Schire einen Verkehr durch die Dampfer „Milliped“, „Centiped“, „Herald“, „Mosquito“ und „Polyped“.

In dem sich vom Nyassasee Schire-abwärts erstreckenden Zipfel von Britisch-Zentralafrika befindet sich eine Eisenbahn im Bau, durch die zwischen dem Südzipfel des Nyassa und dem schiffbaren Schire eine ergänzende Verbindung geschaffen werden soll.

Noch im Jahre 1899 ließ Cecil Rhodes von dem Bau dieser Eisenbahnlinie abraten, da sie im Falle des Baues einer deutschen Bahn zwischen dem Nyassa und der ostafrikanischen Küste nicht rentieren könne. Als aber in Deutschland das Projekt der ostafrikanischen Südbahn zurücktrat hinter dem dann freilich ebenso-

wenig verwirklichten Projekt der Zentralbahn nach dem Tanganika, fielen diese Konkurrenzbefürchtungen weg, und es wurde 1901 von der englischen Regierung der Schire-Hochlandeseisenbahngesellschaft die Konzession zum Bau der erwähnten Bahn gegeben, von der das erste, südliche Stück sich bereits in Betrieb befindet. Im Laufe des Jahres soll Blantyre erreicht werden. Dieser zweite Teil der zunächst im Bau befindlichen Strecke bietet erhebliche Schwierigkeiten wegen der großen Höhenunterschiede und zahlreichen Wasserläufe. Die Fertigstellung der Bahn bis zum Nyassa läßt sich daher noch nicht absehen. Vorläufig ist der Verkehr Schire-abwärts zum Nyassa noch ein sehr umständlicher, vom offenen Meer aus mit zehnmaligem Umladen verbundener. Da auch der südliche Ausgangspunkt der Eisenbahn, Port Herald, in Trockenzeiten per Dampfer nicht erreichbar ist, so wird von portugiesischer Seite der Bau einer Eisenbahn zur Verbindung des Hafens Quelimane mit dieser britischen Bahn geplant, womit der regelmäßige Bahnverkehr zwischen dem Nyassa und dem Meere südwärts erst seine Vollendung finden würde.

Ein weiteres Projekt der Verbindung zwischen der Küste und dem Nyassasee durch portugiesisches Gebiet führt von der Pombabucht nach dem südlichsten Punkte des portugiesischen Besitzes am Nyassasee, Porto Arroyo. Doch scheint nach fachmännischem Urteil dieses Projekt von seiner Verwirklichung sehr weit entfernt.

Die größte Bedeutung für den Verkehr des Nyassagebiets wäre unbedingt, wie Cecil Rhodes es seinerzeit getan hat, der deutsch-ostafrikanischen Südbahn beizumessen. Über Linienführung und wirtschaftlichen Wert dieser Bahn sagte die amtliche Denkschrift:

Die Südbahn wird ihren Ausgangspunkt von dem geräumigen und in jeder Hinsicht vorzüglichen Hafen von Kilwa Kisiwani zu nehmen haben und so anzulegen sein, daß sie auf kürzestem Wege den See erreicht. Die bereits beendeten Vorarbeiten haben ergeben, daß auch Wiedhafen alle Erfordernisse eines guten Hafenplatzes aufweist, daß dort die steilen Randberge, welche den Nyassasee umrahmen, leicht zu überwinden sind, und daß dem Handelsverkehr ein bequemer Übergang von der Bahn auf das Schiff sicher ist. In militär-politischer Hinsicht ist es von Bedeutung, daß die geplante Strecke gerade die Bezirke durchzieht, die sich am energischsten am letzten Aufstand beteiligt haben. In wirtschaftlicher Beziehung ist es wichtig, daß die vorzüglichen Baumwollböden des Hinterlandes von Kilwa, das an Körner- und Ölfrüchten reiche Hinterland von Lindi, die ergiebigen Gummidistrikte von Liwale und

Dondeland sowie die für Reisbau sehr geeigneten und als solche schon heute über die Grenzen der Kolonie hinaus bekannten Flußniederungen des Bezirks Mahenge in den Bereich dieser Bahn gezogen würden. Daß ein vermehrter Handelsverkehr aus dem portugiesischen Gebiet sich über den Rowumafluß herüber nach Kilwa ziehen würde, darf angenommen werden. Die Bahn erreicht dann im Bezirk Ssongea auf etwa 1200 m über dem Meere kühle, gesunde und außerordentlich fruchtbare Bergländer, die für europäische Ansiedlungen sehr geeignet sind. Das dort wohnende, besonders kräftige, den Zulus verwandte Wangonivolk verspricht ein den Wanyamwesis des Nordens gleichwertiges Arbeitermaterial zu stellen. Eine kurze Dampferfahrt über den Nyassasee ermöglicht sodann ein bequemes Erreichen des Bezirks Langenburg, dessen Vorzüge als Ansiedlungsland heute schon in Südafrika vielfach gerühmt werden, und der, wenn er durch die Südbahn in dreitägiger Fahrt von der Küste aus erreichbar wird, hunderten von deutschen Familien eine gesunde Heimat bieten könnte. Das Vorkommen von Kohle ist dort, und zwar nahe am Seeufer, nachgewiesen, und der Kupferreichtum des Landes scheint, nach den von den Eingeborenen getragenen Schmuckgegenständen zu urteilen, außerordentlich groß zu sein.

Was die Kilwa—Nyassabahn aber von den übrigen projektierten Eisenbahnen wesentlich unterscheidet, ist ihre internationale Bedeutung. Sie wird nicht nur eine Erschließungsbahn für den zukunftsreichen und bisher arg vernachlässigten Süden unserer Kolonie bilden, sondern sie wird mit Sicherheit Deutsch-Ostafrika zum Eingangstor für den Handel und Verkehr von und nach Britisch-Zentralafrika, Nord-Rhodesia, die er reichen Katangagebiete des Kongostaates und Teile des portugiesischen Hinterlandes machen. Diese Länder, deren maßgebende Persönlichkeiten schon wiederholt auf die Vorteile einer Verbindung ihrer Gebiete mit dem Meere durch deutsches Gebiet hingewiesen haben, würden zweifellos großen Nutzen aus der Südbahn ziehen; noch größere Vorteile aber werden dadurch dem deutschen Handel erwachsen. Der Verkehr, der jetzt die Hafenplätze Beira, Chinde und Quilimane benutzt, würde sich zum größten Teil über Kilwa wenden müssen, weil dort die Verbindung kürzer, die Fracht billiger und die Zeitersparnis von Europa aus eine sehr bedeutende sein würde. Dadurch wachsen die Chancen des deutschen Kaufmanns; Ansiedlungslustige und Prospektoren werden sich in vermehrter Zahl einstellen. Auch die Nachbarländer Deutsch-Ostafrikas würden also einen bedeutenden Aufschwung nehmen, der deutschen Kolonie käme dies aber indirekt ebenso zugute, wie heute

der auf der Wirkung der Ugandabahn beruhende Aufschwung der deutschen Gebiete am Victoriasee dem britisch-ostafrikanischen Protektorat zum Vorteil gereicht.

Bis vor etwa drei Jahren war der Wasserstand des Nyassa noch so hoch, daß in der günstigen Jahreszeit die Seedampfer über die Barre in den Schirefluß gehen konnten; in den weniger günstigen Monaten konnten immer noch die Flußdampfer mit ihrem geringen Tiefgang über die Barre laufen und die Umladung von Gütern und Passagieren bewirken. Seit 1902 ist der Wasserstand des Nyassa aber so niedrig, daß kein Seedampfer mehr über die Barre hinauslaufen konnte, und den Flußdampfern ist es nur während einer ganz kurzen Zeit — gewöhnlich kurz nach der Regenzeit — möglich gewesen, mit den Seedampfern außerhalb der Barre Verbindung herzustellen. Die Strecke Fort Johnston—Mpimbi ist für Dampfer nur etwa drei Monate im Jahre befahrbar, und das auch nur dann, wenn die Regenzeit normal ist. In den Jahren 1903 und 1904 konnte die Strecke überhaupt nicht mit Dampfern befahren werden, weil der Schire nicht Wasser genug hatte. In diesem Falle geschieht die Beförderung von Passagieren in sogenannten Hausbooten. Je schwieriger aber hier die Schifffahrtsverhältnisse sind, um so aussichtsreicher und notwendiger ist der Bahnbau.

Die Länge einer deutschen Bahnlinie von Kilwa nach Wiedhafen würde etwa 670 km betragen. Was die Beförderungsdauer auf der Südbahn im Vergleich mit den bisherigen Verkehrswegen anbetrifft, so sind nach Fuchs folgende Vergleichspunkte hervorzuheben: Ein Reisender bedarf an Zeit: von Southampton nach Kapstadt per Schnelldampfer der Castle Line 18 Tage, von Kapstadt nach Durban 7 Tage (per Bahn 2 Tage), von Durban nach Chinde (ev. mit Umladung in Beira) 8 bis 10 Tage, also im günstigsten Fall von Southampton nach Chinde 33 Tage. Von Chinde bis zum Nordnyassa muß man mindestens 14 Tage rechnen, so daß auf die ganze Strecke 47 Tage kämen. Dagegen beträgt die Beförderungsdauer von Hamburg (London) über Neapel nach Kilwa mit den Zwischendampfern der deutschen Ostafrikalinie etwa 24 Tage, von Kilwa nach Wiedhafen 4 Tage, zusammen 28 Tage. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß die Reise Neapel—Kilwa bei Einstellung von schnelleren Dampfern bequem in 18 bis 19 Tagen zu machen wäre, man würde dann auf die ganze Strecke Hamburg (London)—Wiedhafen nur etwa 24 Tage rechnen können. Bei Gütern würde die Beförderungsdauer Hamburg—Wiedhafen etwa 34 bis 35 Tage betragen, im Gegensatz zu 47 Tagen auf der Schire—Sambesiroute; aber während jene unver-

änderlich und keinen Zufällen unterworfen ist, treten auf dem Flußwege häufig Verzögerungen von Monaten ein. Die Zeitersparnis auf der Kilwaroute ist also eine bedeutende, man wird daher ohne jede Übertreibung voraussagen können, daß der ansehnliche Passagierverkehr über den Schire-Sambesi nach dem Nyassa und Tanganika auf die Südbahn übergehen muß. Während die Beförderung einer Tonne Ladung auf der Kilwa—Nyassaroute durch Träger rund 75 Pf. pro Kilometer kostet, würde die Eisenbahnfracht sich unter Zugrundelegung der Tarife der Ugandabahn auf 10 bis 50 Pf. pro Kilometer, je nach der Klasse der Güter, belaufen; für Massengüter wären etwa 5 Pf. pro Tonnenkilometer anzusetzen. Es ist demnach überflüssig, den Vorteil, den die an der erwähnten Route liegenden Gebiete von einer Bahnverbindung haben, noch zahlenmäßig zu beweisen.

Weiter ist seinerzeit in dem Referat des Kolonialwirtschaftlichen Komitees über die Konkurrenzfrage ausgeführt worden:

Es ist vor auszusehen, daß die großen Dampfergesellschaften, die den Passagier- und Güterverkehr auf der Schire-Sambesiroute in der Hand haben, nach Vollendung einer ostafrikanischen Südbahn ihre Raten erheblich herabsetzen werden; vor einigen Jahren erschien in der „Mouvement Géographique“ ein Artikel, in dem es hieß, die Gesellschaften hätten auf ihr Dampfer- und Leichtermaterial schon so große Abschreibungen gemacht, daß sie in der Lage wären, ihre Frachtraten um die Hälfte herunterzusetzen. Das ist wohl übertrieben, aber darüber darf man sich keiner Täuschung hingeben, daß die zukünftige Südbahn von den englischen Schire-Sambesigesellschaften mit allen Mitteln der Konkurrenz bekämpft werden wird. Um diesem Kampfe von vornherein ein gut Teil seiner Gefährlichkeit für uns zu nehmen, ist es notwendig, daß die Gesellschaft, welche die Südbahn baut, den Dampferbetrieb auf dem Nyassasee an sich zieht, und zwar — analog der Ugandabahn — durch Einstellung erstklassiger Dampfer. Gleichzeitig müßten die Frachten und Passagen auf dem Nyassa erheblich herabgesetzt werden, und da kann auch nur wieder die Ugandabahn vorbildlich für uns sein. Während auf den Nyassadampfern heute eine Fahrt von Wiedhafen nach Fort Johnston 12 Pfd. Sterl. = 240 Mk. kostet, fährt man auf dem Victoria-see von Port Florence nach Muanza — eine ähnliche Strecke — für 49 Rp. = 65 Mk. Dasselbe gilt von den Frachten. Eine Tonne Ladung von Port Florence nach Muanza zahlt heute etwa 40 Mk., dagegen von Port Johnston nach Wiedhafen 140 Mk. Für Massenausfuhrsgüter der Plantagenwirtschaft und Eingeborenenproduktion

müßten billige, durchgehende Tarifraten von den Nyassahäfen zur Küste eingerichtet werden, kurz, es muß eine großzügige Tarifpolitik getrieben werden, dann werden wir von einer Konkurrenz der Schire-Sambesiroute nichts zu fürchten haben, und in dem Moment, wo die erste Lokomotive in Wiedhafen erscheint, hat die Sterbestunde jener geschlagen!

### Deutschlands Anteil an den schiffbaren Strömen.

**Ostafrika.** Deutschlands unmittelbarer Anteil an den schiffbaren Strömen Afrikas ist erheblich geringer als der kongolesische, englisch-ägyptische und französische, aber doch nicht bedeutungslos. In Deutsch-Ostafrika ist zunächst der südliche Grenzfluß Rowuma in seinem Unterlauf zwar zum Teil schiffbar, aber zu stark mit Sandbänken durchsetzt, um für den größeren Verkehr in Betracht kommen zu können.

Hohe Bedeutung für die ostafrikanische Binnenschifffahrt könnte der Rufiji erlangen, der mit seinen Nebenflüssen große Teile im Zentrum der Kolonie beherrscht. Er besitzt drei befahrbare Teilstrecken, die durch zwei Fälle, die nicht allzu schwer zu umgehen wären, getrennt sind: Mündung—Kungulio bzw. Panganifälle (ca. 190 km), Pangani—Schugulifälle (90 km); oberhalb dieser Fälle würde der Fluß auf weite Strecken im Ulangatal mit geringer Nachhilfe bis in die Höhe der Mahengestation für den Verkehr nutzbar gemacht werden können. Der erste Versuch einer regelmäßigen Dampferverbindung auf dem Rufiji scheiterte daran, daß der betreffende Dampfer einen zu großen Tiefgang hatte und namentlich für die Krümmungen des Flusses zu lang gebaut war. Bei entsprechender Berücksichtigung dieser Umstände wird sich aber in Zukunft nach Ansicht des Kolonialwirtschaftlichen Komitees jedenfalls eine regelmäßige Dampferverbindung einrichten lassen. Bis zur Stunde lassen wir den schiffbaren Rufiji ungenutzt liegen; hierher gehörte unbedingt ein Kraftboot, das eine schnelle, billige Verbindung mit der Küste herstellen würde. Die Aussichten eines solchen Bootes sind die denkbar günstigsten. Nicht nur, daß das in seinem Interessengebiet liegende Land äußerst fruchtbar ist und somit genügende Frachten für das Boot garantiert, auch der Handel ist zu beiden Seiten des Flusses schon sehr entwickelt. Auch nach Kissaki, Mahenge und Iringa würden voraussichtlich alle Lasten den billigen Wasserweg der Eisenbahn vorziehen, zumal der Rufiji für alle drei Plätze leichter erreichbar

wäre als die Zentralbahn. Fuchs bezeichnet es als direkt ungreiflich, daß diese äußerst günstigen Verhältnisse bisher weder von privater noch von Regierungsseite ausgenutzt wurden. Der vor Jahren auf den Fluß gebrachte Heckraddampfer „Ulanga“ mußte seine Fahrten nach kurzer Zeit einstellen, weil er für die unzähligen scharfen Krümmungen zu lang war. Erst im August dieses Jahres kam aus Deutsch-Ostafrika die erfreuliche Meldung, daß die Kommunalverwaltung Mohorro einen Heckraddampfer für den Rufiji in Auftrag gegeben hat.

Zum kleinen Teil schiffbar ist der bei Bagamojo mündende Kingani, den ungefähr an der Grenze seiner Schiffbarkeit die Eisenbahn Daressalam—Morogoro überschreitet. Im Norden der Kolonie ist der Pangani bis zu den Margaretenfällen (40 km) in seinem Unterlauf schiffbar. Die verschiedenen, zuletzt noch von der Firma Lenz & Co. gemachten Versuche, seinen Oberlauf als Verkehrsstraße von Korogwe nach dem Kilimandscharo nutzbar zu machen, haben leider kein greifbares Resultat gezeitigt.

Deutsch-Südwestafrika entbehrt der nach seiner eigenen Küste gerichteten schiffbaren Flüsse; nur der entlegene Caprivizipfel grenzt an einen schiffbaren Teil des nach Osten gerichteten Sambesi. Der das Schutzgebiet im Süden begrenzende Oranjefluß ist bis an sein nördliches Ufer englisch und übrigens auch nicht schiffbar, ebenso wenig wie der im Schutzgebiet selbst liegende Kunene.

In den nichtdeutschen Kolonien Westafrikas sind im wesentlichen die folgenden Verbindungen zwischen Binnenschifffahrt und Eisenbahnbau zu verzeichnen: Der Beginn einer Verbindung des Haupthafens im französischen Senegalgebiet mit dem Oberlauf des Stromes und gleichzeitig Flußregulierungen im Senegal selbst. Eine Eisenbahnverbindung des oberen Senegal mit dem oberen Niger ist bereits im Jahre 1881 begonnen worden, aber nur außerordentlich langsam fortgeschritten. Erst Ende 1904 wurde die über 550 km lange Strecke fertig. Noch weiter Niger-aufwärts soll die Eisenbahn münden, die gegenwärtig in Französisch-Guinea von der Küste aus im Bau ist und die man im Jahre 1910 fertigzustellen hofft. Von ihrem Endpunkt bis zu dem Endpunkt der eben erwähnten Senegalbahn ist der Niger schiffbar. Das Schlußstück der Senegalbahn bildet zugleich eine Umgehung von Stromschnellen des Niger und die Verbindung mit dem weiteren schiffbaren Hauptteil seines Mittellaufes.

Weiterhin streben dann von Süden her Eisenbahnprojekte und fertige Eisenbahnen dem Mittellauf des Niger entgegen. Von der

Westafrika.

Englisch-  
französische  
Konkurrenz.

französischen Elfenbeinküste aus ist im Jahre 1904 mit dem Bau einer Bahn begonnen worden, die später nordwärts bis zum Niger fortgesetzt werden soll. In Dahomey begann der Bau einer Süd-Nordbahn zum Niger bereits im Jahre 1901. Heute ist mehr als die Hälfte der Strecke in Betrieb. Auch in der britischen Kolonie Lagos nähert sich die Eisenbahn von der Küste dem der Küste parallel gerichteten Laufe des Niger. Auf dem Niger selbst ist unlängst ein regelmäßiger Verkehr mit Motorfrachtbooten aufgenommen worden. Verhältnismäßig große Motorboote sind auf dem Niger und seinen Nebenflüssen zum Zwecke des Güterfrachtverkehrs und der Schaffung von Handelsverbindungen in Dienst gestellt worden. Die beiden Boote, „Spider“ und „Sandfly“, sind in Kanoeform gebaut, besitzen sehr stumpfe Enden, geradlinige Hecks und flache Böden, die nur ganz vorne und achter ein wenig in die Höhe gezogen sind.

Bezüglich der Eisenbahnen im Nigergebiet schreitet Frankreich an der Spitze. Aber England ist im Begriff, dem Nachbar in dem großzügigen Eisenbahnbau nachzuahmen. Es ist beschlossene Sache, eine Bahn zu bauen — Schmalspurbahn von 3 Fuß 6 Zoll (englisch) von Barow — der höchsten, stromaufwärts gelegenen Stelle des Niger, bis wohin der Fluß das ganze Jahr hindurch schiffbar ist — über Jungeru nach Jaria und Kano. Die Kosten werden berechnet auf 3000 Pfd. Sterl. die Meile (englisch), im ganzen 1 230 000 Pfd. Sterl. = 24 600 000 Mk. Interessant ist besonders, wie die Kosten für diesen Bahnbau aufgebracht werden: Die beiden Provinzen Nord- und Süd-Nigeria werden amalgamiert. Die Finanzen und Einkünfte Süd-Nigerias sind glänzende und wohl in der Lage, dem noch unentwickelten Nord-Nigeria auszuhelfen. Um die Finanzen Süd-Nigerias aber nicht zu sehr zu belasten, wird folgendes Arrangement getroffen werden: Süd-Nigeria steuerte bisher zu den Finanzen Nord-Nigerias jährlich die Summe von 70 000 Pfd. Sterl. zu. Die Zinsen der für den Bahnbau nötigen Anleihe, die auf Süd-Nigeria fallen, sollen in Zukunft von dieser 70 000 Pfd. Sterl.-Beisteuer abgezogen werden und vom englischen Schatzkanzleramt (d. h. vom englischen Steuerzahler, aber in England liebt man es, sich in solchen Dingen nicht klar auszudrücken) bezahlt werden. Die Anleihe ist also nicht nur garantiert, sondern ein Teil der Zinsenlast wird auch vom englischen Budget übernommen. Als Gründe für den Bahnbau werden angegeben: 1. Erleichterung der Verwaltung und militärischen Besetzung durch ein zentrales und schnelles Beförderungsmittel. 2. Die wirtschaftliche Aufschließung. Ohne dieselbe sei die Subvention von jährlich 300 000 Pfd. Sterl., die jährlich an



Schwellenlegen im Urwald.



Dammschüttung im Urwald.



Nord-Nigeria bezahlt werde, vollständig nutzlos, ja unsinnig. 3. Die Erschließung Nord-Nigerias als ein Feld für ausgedehnte Baumwollkulturen. Es wird besonders betont, daß der Bau der neuen Bahn in keiner Weise den Bau der Lagos-Bahn verzögern dürfe und werde. Beide Bahnen sollen schließlich in Jungeru zusammentreffen. Die Lagos-Bahn wird den Niger bei Jebba überschreiten.

Die Konkurrenz der französischen und englischen Bahnen und der durch die Gebiete jener Länder führenden Wasserstraßen muß nun aber auch in den deutschen Kolonien Westafrikas von entscheidendem Einfluß auf die Beschleunigung der Eisenbahnpläne sein. Sowohl im Hinterland von Kamerun, wie in dem von Togo droht uns eine Verkehrsentsziehungskur, ähnlich der in Deutsch-Ostafrika durchgemachten, wenn wir uns nicht zu großzügigen Bahnbauten von der Küste aus aufwärts weit ins Innere des Landes hinein entschließen.

Das ganze Zentrum von Kamerun ist für den Handel bisher überhaupt noch nicht erschlossen. Der Osten gravitiert nach Nord-Nigeria und gehört in das Handelsgebiet der englischen und französischen Handelsgesellschaften. Der Süden ist jetzt in der Hauptsache Hinterland von Kribi geworden. Die Eisenbahnen sollen ganz Kamerun dem deutschen Handel tributpflichtig machen. Bisher war im zentralen Teil auch das System des Zwischenhandels von der Küste ins Innere einem Vordringen des Handels durch den Urwald zum Graslande des Inneren hinderlich, ein Zwischenhandel, den die Eingeborenenstämme des Waldlandes als ein Privilegium festhielten. Der zentrale Teil von Kamerun kann also als ein noch unerschlossenes, durch die Eisenbahn erst zu erschließendes Gebiet betrachtet werden. Insbesondere hätte die Bahn, wie seinerzeit schon Hans Meyer ausgeführt, den Vorteil für uns, daß wir uns damit den Tsadseeländern, deren politischer Eroberung bald ein handelspolitischer Wettbewerb folgen wird, auf dem kürzesten Weg am meisten unter allen Konkurrenten nähern würden, ohne daß wir mit der Bahn selbst so weit vorzudringen brauchten. Jetzt ist der Handel des zentralen Sudan fast ganz in den Händen der Tripolitaner. Nach und aus dem englischen Tsadbezirk Bornu werden die Engländer den Verkehr allmählich wohl zum größten Teil auf die englische Benue-Nigeroute abzudrängen suchen, aber das viel ausgedehntere französische Tsadgebiet würde sicherlich den kürzeren und schnelleren Weg über eine deutsche Adamauabahn vorziehen, um so mehr, als auch die Zugänge durch französisches Territorium von Norden (Tunis) oder von Westen (Dahomey-Niger) oder von Süden (Sangha-Schari) her unverhältnismäßig beschwerlicher, länger und kostspieliger

Dix, Afrikanische Verkehrspolitik.

bleiben würden als eine Bahn Victoria-Adamaua. Ob die Durchführung bis zum Tsadsee Rentabilität verspricht, wird von Landeskennern umstritten, allgemein aber die Fortführung bis Garua dringend empfohlen.

Der Benue insbesondere, der mit dem Niger zusammen für das ganze nigerische Gebiet von größter Verkehrsbedeutung ist, fließt nur zum kleinen Teil durch deutsches Gebiet, stellt aber schon heute eine wichtige Verbindung zwischen der britischen Küste und dem deutschen Hinterland dar, dessen Verkehr er mit steigender Entwicklung immer mehr dem englischen Hafen zulenken wird, wenn wir nicht mit dem Bahnbau vorgehen. Der für die internationale Schifffahrt freie Niger-Benue kann bis ins deutsche Gebiet hinein befahren werden. Er wird also ganz gewiß einen Teil der Funktionen des Tripolishandels übernehmen, und die Überführung des Kamerun-Hinterlandhandels auf deutsche Straßen und nach deutschen Häfen ist nur möglich durch eine nach Garua gebaute Bahn. Diese Bahn ist Lebensbedingung für die Kolonie.

Bisher ist der Bahnbau in Kamerun fast ganz vernachlässigt. Neben der Privatbahn der Victoria-Pflanzungs-Gesellschaft, die nur auf eine kurze Strecke ins Innere führt, ist vorläufig lediglich eine Stichbahn von Duala nach den Manengubabergen im Bau. Die Vorarbeiten haben sich ziemlich lange hingezogen. Nach längeren Vorverhandlungen bildete sich im Jahre 1902 das Kamerun-Eisenbahn-Syndikat aus einer Interessentengruppe, der eine Konzession zum Bau einer Bahn von Duala aus von der Kolonialverwaltung unter der Voraussetzung zugesagt war, daß sie sich bis zum 1. Juli 1905 über die allgemeine Führung der Linie schlüssig geworden sei und eine mit ausreichendem Kapital versehene Gesellschaft gegründet haben würde. Das Syndikat führte in den Jahren 1902/03 Trassierungen und andere Vorarbeiten aus. Längere Zeit wurde es für ganz sicher gehalten, daß genügend Mittel privater Kapitalisten ohne Reichsunterstützung zusammenkommen würden. Die Hauptinteressenten, wie die bekannte Reederfirma Woermann in Hamburg, gaben sich mit großer Bestimmtheit dieser Hoffnung hin und wollten selbst von einem Appellieren an das Reich nichts wissen. Endlich zeigte sich aber doch, daß die sehr erheblichen Mittel, die für den Bau der Bahn notwendig waren, restlos ohne Reichshilfe nicht zusammenzubringen waren. So mußte man sich denn entschließen, vom Reich die Übernahme einer Zinsgarantie für einen gewissen Teil des Grundkapitals zu erbitten.

Im Kolonialamt fand man bereitwilliges Entgegenkommen, da

man sich hier der Einsicht nicht verschloß, wie außerordentlich wichtig im politischen Interesse sowohl wie im Interesse der wirtschaftlichen Erschließung und Ausnutzung des Landes die kolonialen Eisenbahnen sind. Die Vorlage wurde in kurzer Zeit fertig gestellt und dem Reichstage übermittelt, wobei man ihm zugleich zu verstehen gab, es werde dringend eine so schleunige Behandlung der Angelegenheit gewünscht, daß der Bau noch im Jahre 1905 in Angriff genommen werden könnte. Die bereits gesichert erscheinende Vorlage scheiterte damals an einer Stimme und konnte erst später durchgebracht werden. An Stelle des oben genannten Syndikats, dem die Finanzierung nicht gelang, hatte sich inzwischen im Februar 1905 unter gewissen Bedingungen die Kamerun-Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Gesellschaft mit einem Kapital von 17 000 000 Mk. gebildet. Auf Grund der der Gesellschaft erteilten, auf 90 Jahre bemessenen Bau- und Betriebskonzessionen wurde durch Gesetz vom 4. Mai 1906 den Inhabern der Stammaktien eine Garantie des Reiches für die Verzinsung mit 3% und für die Rückzahlung mit 120% bewilligt. Die Gesellschaft erhielt außerdem Land- und Bergwerksgerechsamte. Die Spurweite der Bahn sollte 1 m betragen. Die Länge war auf 160 km bestimmt. Die Vollendung und Inbetriebnahme sollte innerhalb einer Frist von 4 Jahren vom Tage der Bestätigung des Gesellschaftsvertrages an erfolgen. Das Reich ist am Gewinn beteiligt und hat sich das Erwerbsrecht an der Bahn gesichert. Die Vereinbarung einer Baufrist von 4 Jahren für die 160 km lange Linie begrenzt die Baufrist pro Kilometer auf 10 Tage. Die Arbeiten begannen sofort nach Erlaß des Garantiegesetzes. Nach den letzten Berichten waren eine Anzahl Verwaltungsgebäude in Bonaberi, dem Anfangspunkte der Bahn, errichtet, auch mit dem Bau einer Landungsbrücke war begonnen.

Die wirtschaftliche Bedeutung der Bahn liegt vorläufig in der Durchquerung des Urwaldgürtels und der Erschließung des dahinter liegenden, nach Erkundung auch zum Bau von Baumwolle, Tabak, Reis usw. geeigneten Gebietes. Die Waldungen Kameruns sind besonders wertvoll. Die bekannten Nutzhölzer Kameruns, die auf den europäischen Markt gebracht werden, haben in den letzten Jahren eine stetig steigende Nachfrage erfahren. Der Export im letzten Jahre betrug etwa 100 000 Mk. Andere, ebenfalls wertvolle Arten waren bisher von der Ausfuhr ausgeschlossen, da deren Transport bis zum Schiff mit zu großen Schwierigkeiten verbunden war. Da Kamerun nahe der Küste Holzvorräte besitzt, wie nur wenige Länder der Welt, von denen bisher nur ein ganz minimaler Teil

ausgenutzt wird, und da andererseits Gefahr vorliegt, daß die wenigen bisher exportierten Holzarten in der unmittelbaren Nähe der Küste bald abgebaut sind, hat das Kolonialwirtschaftliche Komitee, um die Frage der Holznutzung in Kamerun gründlich studieren zu lassen, eine aus Fachleuten bestehende Kommission gebildet, die auch die verschiedenen Waldgebiete Kameruns auf die Transportmöglichkeit von Holz nach der Küste studieren, und zwar besonders die Wasserwege erkunden soll, die eine Verflößung in größerem Maßstabe zulassen. Die Arbeiten an der Eisenbahn sind bis jetzt in befriedigender Weise vorgeschritten. Es ist zu hoffen, daß, nachdem die Arbeitskolonnen völlig mit der Arbeit des Bahnbaues vertraut geworden sind, der Bau einen ungestörten, raschen Fortgang nehmen wird. Die Fortsetzung der Bahn bis zum Tsadsee würde rund 100 Millionen beanspruchen.

Über die sehr verkehrsreichen Flüsse im deutschen Küstengebiet von Kamerun gibt das Kolonialamt folgende Zusammenstellung:

Der Croßfluß hat sich für Dampfer bis zur Mündung des Bali als befahrbar herausgestellt, vielleicht sogar bis Mbiu, sein Nebenfluß Aju ist bis zu den Nkungschnellen für Barkassen benutzbar, vielleicht sogar bis Mbakum. Von den Flüssen des Rio del Rey-Aestuars ist der Akwa Jafe in seinem Unterlauf auf ca. 30 km für größere Fahrzeuge befahrbar, der Ndian bis zum Orte Ndian für Dampfbarkassen, der Andonkat bis Barikastrand, für Kanus bis Bangolo, der Meme bis zu dem Dübenfall. Der Wuri ist bis zu den Schnellen von Endoko unterhalb Jabassi, 70 Seemeilen von der Mündung, sein rechter Nebenfluß, der Abo, für Kanus bis Mangambe, in der Regenzeit für Dampfpinassen bis Mbiang, der Dibombe bis zu den Ngunguschnellen befahrbar, aber die vielen Baumwehre und Sandbänke dieses Flusses sind selbst den Kanus sehr hinderlich. Die Dibambe oder Lungasi ist für den Kanuverkehr auf etwa 60 km bis zu den Dibambefällen schiffbar. Der Mongo wird bis zu den Schnellen oberhalb Mundana stark benutzt. Der mächtige Sanaga ist leider nur bis zu den Edeaschnellen (70 km) für die Schifffahrt brauchbar, und auch sein Oberlauf wie seine Quellflüsse, der Mgam und Djerem, sind nur streckenweise für Kanus befahrbar und kommen als Verkehrsmittel nicht in Betracht. Der Njong ist in seinem Unterlauf bis zu den Neven-Dumontfällen (35 km) für kleine Dampfer benutzbar. In seinem Mittel- und Oberlauf scheint er berufen, von der Höhe der Station Jáunde auf eine Strecke von ca. 250 km für den Verkehr, selbst mit kleinen Dampfern, eine Rolle spielen zu

sollen. Dagegen kommen weder der Kokundje, noch der Kribi, Lobe und Kampo wegen der vielen Schnellen und Fälle als Verkehrsmittel in Betracht. Für das Hinterland des Schutzgebiets bildet der Ngoko einen bequemen Zugangsweg vom Kongo her bis zu den Dongoschnellen (ca. 200 km). In seinem Oberlauf ist dieser Fluß auf vier Strecken von je ca. 75, 60, 65 und 25 km abschnittsweise für den Kanuverkehr gut benutzbar. Von den Nebenflüssen kommt nur der Bumba auf einer Strecke von ca. 20 km für Dampfer in Betracht. Der Sanga ist für Dampfer oberhalb der Djamündung nur während etwa drei Monaten benutzbar, sein Nebenfluß, der Kadei, für diese bis zu den Komassaschnellen (40 km). Oberhalb der Mündung des Libumbi bilden der Kadei und sein Nebenfluß, der Dume, bis Bimba eine zukünftige Verkehrsstraße für Dampfbarkassen (ca. 120 km). Der Kogone ist weit in das französische Gebiet für kleine Dampfer befahrbar.

Auch in Kamerun werden Versuche mit der in Afrika offenbar immer mehr Eingang sich verschaffenden Motorschiffahrt gemacht. Die deutsche Kautschuk-Aktiengesellschaft Berlin-Kamerun (Bezirk Victoria) läßt nämlich ein Motorflachboot für Petroleumbetrieb liefern, das den Warentransport zwischen Duala und Mvundu am Mungoflusse während des ganzen Jahres aufrecht erhalten will. Das Motorboot ist ein Flachkielboot mit Schleppvorrichtung, das nur ca. 40 cm Tauchung haben darf und einen beladenen 10 Tons-Leichter schleppen soll. Der Mungofluß konnte bisher nur während der Regenzeit von kleinen Dampfern befahren werden. Das Fahrzeug wird im Oktober nach Kamerun verladen.

Durch Eisenbahnen soll auch der Süden von Kamerun erschlossen werden, und zwar einmal durch eine Bahn, die von Duala über den schiffbaren Sanaga und Jáunde zum Njongfluß führt und eine Fortsetzung weiter ostwärts durch Verbindung des Njong mit dem gleichfalls schiffbaren Kadei findet, und durch eine noch weiter südlich von Kampo ebenfalls zum Anschluß an die schiffbare Strecke ins Innere führende Bahn. Die Vorarbeiten für die Ausführung dieser Projekte haben unlängst begonnen. Am 9. September ging eine Trassierungskommission für die Kamerun-Südbahn, bestehend aus fünf Ingenieuren unter Leitung des Chefingenieurs Greiner von Hamburg ab. Der Ausgangspunkt der Bahn soll zwischen Groß-Batanga und Longji erst gesucht werden. Unternehmerin ist die Firma H. Bachstein und A. Koppel. An dem Syndikat, dessen Führung die Darmstädter Bank hat, sind die deutschen und englischen Batangafirmen beteiligt.

Togo. Ähnliche Rücksichten wie in Kamerun walten hinsichtlich der drohenden Verkehrsentziehung auch in Togo ob. Bei der schmalen Gestalt des zwischen zwei regsamen Nachbarn eingekeilten Schutzgebiets verhindert jede Bahn in Togo, die von der Küste ins Innere führt, den seitlichen Abtransport der Landesprodukte nach dem Volta, der als Verkehrsstraße englisch ist, und der englischen Voltabahn einerseits sowie der Dahomeybahn andererseits. Die Bedeutung dieser Konkurrenz erhellt unter anderem aus einer Äußerung von französischer Seite. Nachdem Dahomey unterworfen worden, faßte der erste Gouverneur Ballot alsbald den Bau einer Bahn von der Küste ins Innere ins Auge. Nach seiner Ansicht „könnte nur ein Schienenweg, der das Land in der Richtung auf den Niger zu durchdringe, der neuen Kolonie einen raschen und wirksamen wirtschaftlichen Aufschwung verleihen und dem französischen Handel in diesen Gegenden ein Übergewicht verschaffen, das ihm sonst von den Engländern und den Deutschen sehr stark streitig gemacht worden wäre.“ Die Franzosen haben sich denn auch in Dahomey bald nach der Besitzergreifung an den Bau einer Eisenbahn ins Innere gemacht, die jetzt auf rund 250 km in Betrieb und etwa 450 km im Bau ist, im ganzen aber eine Länge von 700 km erreichen und bis zum Niger durchgeführt werden soll.

Der Volta ist nach den amtlichen Mitteilungen in seinem Unterlauf auf englischem Gebiet während der Regenzeit bis Kpong für Dampfer befahrbar, bis Kete-Kratschi mit Kanus, die auch den Otibis in die Höhe von Jendi hinauffahren könnten, wenn die vielen Windungen und der Gegenstrom diesen Kanuverkehr bisher auch noch nicht zur Entwicklung haben kommen lassen. Die kleinen Küstenflüsse kommen für den Kanuverkehr kaum in Betracht, selbst der Haho ist in seinem jetzigen Zustand nur auf 12 km von seiner Mündung in den Togosee mit Booten befahrbar, weiter hinauf sperren Baumwehre und die Äste der Uferbäume jeden Verkehr. Der die östliche Grenze bildende Monu gibt bis Togodo, im Verein mit der Küstenlagune, einen von Kanus viel benutzten Wasserweg ab. —

Bisher haben wir in Togo nur eine kurze Küstenbahn und eine gleichfalls kurze Stichbahn ins Innere. Im Jahre 1898 wurde neben dem Bau einer Landungsbrücke in Lome der einer Bahn von Lome nach Anecho in Aussicht genommen. Begonnen wurde mit dem Bau der Bahn erst Anfang März 1904, die Verzögerung beruht darauf, daß die Fertigstellung der Landungsbrücke abgewartet werden mußte, um das außerordentlich schwierige und verlustreiche Löschen durch

die Brandung zu vermeiden. Die anfänglich auf 75 cm normierte Spurweite ist später, nachdem für die Inlandbahn Lome—Palime die Meterspur beschlossen war, auf Meterspur ausgedehnt worden. Erhebliche Geländeschwierigkeiten waren nicht vorhanden. Die angeforderten Gesamtkosten der Bahn lassen bei der Gesamtlänge der Linie von 45 km die veranschlagten Kosten pro Kilometer auf rund 25 000 Mk. berechnen. Am 18. Juli 1905 wurde die Bahn nach Beendigung der Bauarbeiten dem öffentlichen Verkehr übergeben. Die Baudauer betrug pro Kilometer durchschnittlich 11 Tage. Als Arbeiter wurden bei dem Bahnbau ausschließlich Eingeborene benutzt.

Mit dem Tage der Eröffnung der Küstenbahn übernahm die Gesellschaft m. b. H. Lenz & Co. zu Berlin auf Grund eines bis zur Eröffnung der Bahn Lome—Palime gültigen Pachtvertrages den Betrieb der Verkehrsanlage (Bahn und Landungsbrücke) unter Beteiligung des Fiskus an den Bruttoeinnahmen. Die wirtschaftliche Wirkung der Bahn ist die einer kurzen Küstenbahn; die Eingeborenen benutzen sie sehr fleißig, zumal mit Traglasten. Auch für die Hebung der Baumwollkultur wird die Bahn von Bedeutung sein. Die an der Strecke gelegene Plantage Kpeme hat für ihren Wirtschaftsbetrieb ein kurzes Anschlußgeleise gebaut.

Die Inlandbahn von Lome nach Palime war besonders bemerkenswert dadurch, daß bei ihrem Bau das Reich zur Gewährung einer Bahnanleihe an die Kolonie überging. Die Vorarbeiten für die Bahnlinie sind schon im Jahre 1902 durch das Kolonialwirtschaftliche Komitee gemacht worden. Nach Zustimmung des Reichstags und des Bundesrats wurde durch Gesetz von 23. Juli 1904 der Bau der Bahn genehmigt und dafür vom Reich dem Schutzgebiete der Betrag von 7 800 000 Mk. in den Etats für 1904, 1905 und 1906 in drei Raten als eine in 30 Jahren zurückzahlende Anleihe zur Verfügung gestellt, die vom Schutzgebiete mit  $3\frac{1}{2}\%$  zu verzinsen ist. Der Bau der Bahn mit Meterspur, der Firma Lenz & Co. in Berlin übertragen, begann im September 1904; am 27. August 1905 wurde die erste 27 km lange Teilstrecke bis Noepe für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr eröffnet, die Eröffnung der zweiten Teilstrecke bis Assahun in 52 km ist am 1. Juli 1906 und die Eröffnung der ganzen Linie bis Palime (122 km) am 27. Januar 1907 erfolgt. Der Bau hat also im ganzen rund 2 Jahre und 4 Monate oder pro Kilometer etwa 1 Woche gedauert. In Togo hatte man sich den Befürchtungen hingegeben, die Eingeborenen würden die Inland-Eisenbahn kaum benutzen. Nun zeigte sich aber schon nach Eröffnung der nur

26 km langen Teilstrecke Lome—Noepe, daß die Eingeborenenbevölkerung für den Besuch des immer mehr an Bedeutung gewinnenden Marktes in Noepe zur Hin- und Rückfahrt ausschließlich die Eisenbahn benutzten. An manchen Stellen haben die Farbigen ihre alten Wohnsitze verlassen und sich in der Nähe der Eisenbahnlinie neu niedergelassen. Die Länder zu beiden Seiten der Eisenbahn werden nun in Kultur genommen, und ausgedehnte, prächtig gedeihende Maisanpflanzungen entstehen auf dem jungfräulichen Boden. Denn erst jetzt lohnt es sich, Mais zu bauen, nachdem ein billiges und zuverlässiges Beförderungsmittel zur Küste vorhanden ist, und in der Ausfuhrtablette nehmen die Zahlen für Mais gewaltig zu. Nicht anders steht es mit dem Palmöl, und auf den einzelnen Stationen sind heute Ladevorrichtungen notwendig geworden, um die verfügbare Güterwage voll ausnutzen zu können. Weiterhin kommt die Bahn der Baumwolle und dem Kautschuk zugute.

Nach Eröffnung der ganzen Strecke ist der fruchtbare und dichtbevölkerte Misahöhe-Bezirk einem billigen und raschen Verkehr mit der Küste erschlossen und der Anfang der Fahrstraße nach Kpandu und der über Kete-Kratschi und Jendi nach Sansanne—Mangu führenden Karawanenstraße mit der Bahn in Verbindung gebracht. Auf der Strecke Lome—Palime hat sich der Verkehr bereits derart entwickelt, daß statt wöchentlich 3 Zügen in jeder Richtung nunmehr täglich ein Zug verkehrt.

Zurzeit bestehen für Togo zwei verschiedene Eisenbahnprojekte, die miteinander in Konkurrenz treten. Einerseits wünscht man die bereits vorhandene Bahn von Lome nach Palime über Misahöhe fortzusetzen, andererseits ist vorgeschlagen, diese Trace nicht zu verlängern, sondern eine neue Bahn von Lome aus direkt nordwärts an Atakpame vorbei ins tiefere Hinterland zu führen. Der gegenwärtige Gouverneur ist entschiedener Anhänger dieses zweiten Projekts, das mir auch von anderen Landeskundigen übereinstimmend als das zweckmäßigere und zugleich billigere bezeichnet worden ist. Bei einer Beratung im Gouvernement, zu der der Gouverneur eine Reihe von Interessenten hinzugezogen hatte, wurde vor einigen Monaten einstimmig der Überzeugung Ausdruck gegeben, daß der Bau einer Bahn nach dem Hinterlandbezirke Sokode—Bassari notwendig sei und daß als erste Teilstrecke dafür die Linie von Lome nach Atakpame gewählt werden soll. Es kann demnach kaum mehr angezweifelt werden, daß dieser neuen Linienführung der Vorzug zu geben ist vor einer Fortsetzung der vorhandenen, ihre eigenen wirtschaftlichen Zwecke erfüllenden Stichbahn. —

Weiter wäre endlich noch über die Verbindung von Eisenbahn und Binnenschifffahrt in Westafrika zu berichten: Im französischen Kongo existiert bisher keine Eisenbahn, doch erscheint die Verbindung der Hauptstadt mit dem Kongosystem sicher; ferner ist im Norden eine Verbindung des Kongosystems mit dem Scharisystem geplant. Von dem südlich an den Kongostaat grenzenden portugiesischen Angola streben die Eisenbahnen von der Küste den schiffbaren Flüssen zu, insbesondere dem Oberlauf des Sambesi. Im übrigen aber verstehen sich die portugiesischen Eisenbahnpläne in Afrika wesentlich unter Berücksichtigung der britischen Interessen, da mehr noch als der überragende politische Einfluß Großbritanniens in Portugal die Finanzierung aller portugiesischen Kolonialbahnen durch britisches Kapital ausschlaggebend ist, so daß die Eisenbahnbauten und Eisenbahnprojekte in Port Angola in erster Linie Querverbindungen von der Küste zur Trace der Kap-Kairobahn darstellen. —

Jedenfalls zeigt sich, daß in allen ihren Teilen die afrikanische Binnenschifffahrt zwingend auf die Ergänzung durch Eisenbahnen drängt. Der ganze Aufbau des afrikanischen Kontinents hat den Strömen und Seen die Rolle zugeschrieben, einem erheblichen Binnenschifffahrtsverkehr dienstbar sein zu können. Da Afrika ein Tafelland ist, sagt Hans Meyer, mit stufenförmigen Absätzen zum äußeren Tiefland und Küstengebiet, so haben die im Innern entspringenden Gewässer diesen Außenrand des Tafellandes mit zahlreichen Stromschnellen und Wasserfällen zu überwinden, die für die Schifffahrt ein absolutes Hindernis sind. Jedoch auch oberhalb und unterhalb der Kataraktenstrecken ist die Schifffahrt schwierig, weil der jahreszeitliche Wechsel von Regenzeit und Trockenzeit, von unbändiger Wasserfülle und großem Wassermangel unberechenbare Änderungen im Flußlauf, in seinen Schlamm- und Sandbänken herbeiführt und oft monatelang ein oft zu seichtes, unfahrbares Wasser zurückläßt. Diesem Wechsel sind aber alle größeren Wasserläufe Afrikas unterworfen, weil ihre Hauptnetze in den Tropen liegen. Vor allem waren es der Nil und der Kongo, die das Wort wahr gemacht haben: Katarakte und Wasserfälle sind in Afrika die wirksamsten Förderer des Eisenbahnbaues. Aber auch der Niger und der Sambesi haben der afrikanischen Eisenbahnpolitik reichlichen Anlaß zur Betätigung geboten und nicht minder die ostafrikanischen Binnenseen.

Die Kulturaufgaben, die in dieser Beziehung England, Frankreich und der Kongostaat, ja selbst Portugal teils erfüllt haben, teils zu erfüllen im Begriff sind, treten mit zwingender Notwendig-

keit auch an das deutsche Kolonialreich heran, das seine eigenen Interessen auf das empfindlichste verletzen und seine Fähigkeiten in einem schlechten Lichte zeigen würde, wenn es fortfahren wollte, mit der Erfüllung der lohnenden Aufgaben zu zögern, die sich ihm hier in so reichem Maße bieten.

## Die Anfänge selbständiger afrikanischer Eisenbahnnetze.

### Südafrika.

Gegenwärtige Ausdehnung.

Sind die im vergangenen Kapitel betrachteten afrikanischen Schienenwege in der Hauptsache als Ergänzung des Binnenschiffahrtsnetzes in Afrika aufzufassen, so sehen wir daneben doch auch die Anfänge eines von den natürlichen Verkehrsstraßen mehr oder weniger unabhängigen Netzes von Schienensträngen — eines Netzes, in dem freilich erst wenige Maschen eng gezogen, andere aber noch außerordentlich weit und lückenhaft sind.

Zusammenhängende Schienenstränge finden wir zurzeit namentlich in den der schiffbaren Flüsse ermangelnden Teilen Nord- und Südafrikas vor. Von einem eigentlichen Eisenbahn„netz“ kann bisher überhaupt nur in den französischen Besitzungen am Nordrande und den britischen am Südrande des Erdteils gesprochen werden.

Sehen wir den schwarzen Erdteil von einem breiten Zentralgürtel durchzogen, in dem die gesamte Entwicklung des Eisenbahnwesens mehr oder weniger abhängig ist von den vorhandenen Binnenschiffahrtsstraßen und in dem die Eisenbahnen in erster Linie eine Ergänzung dieser natürlichen Verkehrswege bzw. eine Verbindung zwischen ihnen und der Küste herstellen, so haben wir im Süden des Kontinents ebenso wie im Nordwesten große Gebiete, denen es an einer solchen natürlichen Verkehrsgelegenheit fehlt und in denen die Eisenbahnen ganz auf sich selbst gestellt sind.

Man kann dieses Gebiet im Süden abgrenzen durch eine den Breitegraden parallele Linie, die im Osten ihren Anfang nimmt an der Mündung des Sambesi. Da aber die Schiffbarkeit des Sambesi und Schire nur eine sehr bedingte ist, so wird man die Linie mit fast demselben Recht weiter nordwärts ziehen können, und zwar entweder ausgehend von dem Südzipfel des Nyassa-Sees wiederum parallel mit den Breitegraden, also etwa nach dem Hafen Mossa-

medes in Portug. Angola, oder auch in schräger Linie vom Südzipfel des Nyassa nordwestwärts bis zur Mündung des Kongo.

In dem ganzen großen Gebiet, das durch die Linie von der Kongomündung zur Sambesimündung nordöstlich begrenzt ist, finden wir nur verhältnismäßig geringfügige schiffbare Wasserstraßen. Es sind einzelne isolierte Teile des Sambesi im Innern und der Unterlauf des Loanda-Kuanza in Portug. Angola. Aber nicht nur wegen dieses Mangels an natürlichen Verkehrsstraßen ist das fragliche Gebiet zugleich der Teil Afrikas, der am meisten von Eisenbahnen durchzogen ist, sondern vor allen Dingen ist er es wegen der reichen Minendistrikte, die ihm angehören. Überall, wo in Afrika nicht die vorhandenen Binnenschiffahrtswege geradezu auf eine Ergänzung durch Schienenwege gedrängt haben, sind es entweder strategische Gründe oder Gründe der erleichterten Minenausbeutung, die den Eisenbahnbau am meisten förderten. Strategische Gründe sehen wir namentlich wirksam an der Nordküste, im französischen Gebiet; Gründe der Minenerschließung in Südafrika, und zwar in der ganzen Ausdehnung seines vorhin umgrenzten Teils, nämlich: im Norden bereits beginnend mit der portugiesischen Benguela-Bahn, deren projektierte Fortsetzung weit ins Innere hinein bis über die portugiesischen Grenzen hinweg einen Zugang zu den Katangaminen im Südzipfel des Kongostaates erschließen würde; weiterhin von der Westküste ausgehend unsere deutsche Otavibahn, die lediglich wegen der Kupferminen von Otavi gebaut ist und, sobald die Erforschung des Caprivizipfels auch hier sichere Minenaussichten erschließt, ihre Fortsetzung in diesen Teil unseres Schutzgebietes finden würde. Für Britisch-Südafrika endlich bedarf es wohl nicht des Nachweises, daß sein ganzes Eisenbahnsystem in erster Linie auf die Minen zugeschnitten ist.

Beginnen wir mit Portugiesisch-Angola, das wir unter den eben dargelegten Gesichtspunkten in unserem Sinne bereits zu Südafrika rechnen können, so finden wir hier eine stattliche Reihe von Eisenbahnbauten und Eisenbahnprojekten. Am wichtigsten ist die bereits erwähnte Trace von Benguela nach Katanga, die sogenannte Lobito-Bahn. Sie ist für eine Strecke von 35 km dem Verkehr übergeben, soll sich ziemlich genau ostwärts richten und später auch einen Anschluß an die rhodesischen Bahnen finden. Vorläufig sind die Baupläne für 140 km genehmigt; die Gesamtstrecke wird mehr als das zehnfache betragen. Nördlich der Benguelabahn ist eine Parallelbahn von San Paulo de Loanda aus bereits auf 364 km eröffnet und südlich die 67 km lange Erschließungsbahn von Mossamedes

Portugiesisch-  
Angola.

aus nach Chella-Distrikt, die demnächst um ein annähernd gleiches Stück weiter geführt werden soll.

Britisch-Süd-  
afrika.

Von allen Teilen des Kontinents hat sich in Britisch-Südafrika das Eisenbahnwesen am kräftigsten entwickelt. Die erste Bahnlinie wurde hier von Durban aus bereits im Jahre 1860 eröffnet. Der Minenreichtum des Südens drängte nach weiterer Erschließung, zumal als im Jahre 1867 der erste Diamant gefunden war. Die Entwicklung bis zum heutigen Tage war derartig, daß es viel zu weit führen würde, alle einzelnen Linien aufzuzählen. Die wichtigsten nahmen naturgemäß ihren Ausgang von den verschiedenen Häfen des Kaplandes und Natal's und ihre Richtung nach den Minen-distrikten des Innern. Darüber hinaus strebten sie dann später weiter nach Rhodesia hinein, wo sie durch Portugiesisch-Mozambique eine Querverbindung mit der Küste durch die Bahn von Beira nach Salisbury suchten, sowie von Buluwayo abzweigend über die berühmten Viktoriafälle des Sambesi nordwärts dem ostafrikanischen Seengebiet entgegen, um durch dessen Vermittelung später den Anschluß an die Nilinie zu finden und sich mit dieser einmal zu der den ganzen Kontinent von Süd bis Nord durchdringenden Kap—Kairobahn zu vereinen.

So weit auch der Eisenbahnbau in allen Teilen von Britisch-Südafrika bereits fortgeschritten ist, so wenig fehlt es doch auch hier an neuen Projekten, die sich allerdings zurzeit überwiegend auf kleinere Linien mehr lokalen Charakters beschränken. Für diese neuen Eisenbahnprojekte sind rund 40 Millionen Mark ausgeworfen worden, die auf dem Wege der Anleihe bezahlt werden sollen. Ein Teil der britischen Südafrikabahnen ist auch von Bedeutung für unser südwestafrikanisches Schutzgebiet, so die Strecke von dem unserer Kolonie am nächsten gelegenen Hafen Port Nolloth nach Ookiep. Diese Bahn war durch die Versorgung des äußersten Südens unserer Kolonie während des Aufstandes so reichlich beschäftigt, daß man sich in Kapkreisen mit ihrer Fortsetzung bis an den Oranjefluß beschäftigte und plante, auch von Kapstadt nordwärts einen Anschluß an diese Bahn zu schaffen. Von den südlichen Häfen aus führen außerdem die in de Aar sich kreuzenden und von hier nordwestwärts nach Priska fortgeführten Bahnen dem Oranjefluß und der deutschen Grenze entgegen. Fast die gesamte Verpflegung für unsere Stationen und Truppen an der Ostgrenze mußte über diese Bahn von der Kapkolonie bezogen werden.

Es wurde schon erwähnt, daß die von den Häfen aus Portugiesisch-Mozambique ausgehenden Bahnen ihre Bedeutung dadurch

finden, daß sie mit hineingezogen sind in das Netz der britischen Südafrikabahnen. Das gilt namentlich für die Delagoabahn und die von Beira ausgehende Strecke, die künftig in Verbindung mit der von Port 'Alexandre in Angola ausgehende Trace eine westöstliche Transversale durch ganz Südafrika zu ziehen berufen sein mag.

Angesichts der besonders reichen, von den südafrikanischen Bahnen erschlossenen Gebiete und des großen Verkehrs ist es nicht überraschend, daß beispielsweise in der Kapkolonie die Staatsbahnen in einem Zeitraum von 20 Jahren nach Bezahlung aller Kosten und Zinsenlasten einen Gewinn von 85 Millionen Mark ergaben. Je eher die einzelnen Länder Südafrikas mit dem Eisenbahnbau energisch vorgingen, um so besser wurde die Gesamtbilanz ihrer Finanzen.

Als ein Beispiel für die Wirkung der Frachttarife diene das folgende für die Strecke Mafeking—Buluwayo (500 miles) in Betschuanaland. Es kostete die Tonne:

vor der Eisenbahn . . . . .	12,00 £
während der Rinderpest . . . . .	100,00 "
durch die Eisenbahn . . . . .	3,00 "

und zwar vollzieht sich heute der Transport statt in zwei Monaten in einigen Stunden.

Auch die portugiesischen Anschlüsse an das britische Eisenbahnnetz gehen wenigstens in ihren Vorbereitungen zeitlich weit zurück, und zwar suchte Portugal sich schon im Jahre 1869 mit Transvaal wegen einer Verbindung von Delagoa-Bai aus zu verständigen. Zum Anschluß an die britische Grenze von Beira aus verpflichtete es sich durch Vertrag von 1891 mit England.

Wenn beim Stande seiner heutigen Erschließung Deutsch-Südwestafrika sich auch mit Britisch-Südafrika nicht messen kann, so betrachten die Kapländer ihrerseits Deutsch-Südwestafrika doch als sehr entwicklungsfähig, und sie haben bei ihren Eisenbahnen ja auch ausgezeichnete Geschäfte mit den Lieferungen für den Süden und Osten unseres Schutzgebietes gemacht. Beides deutet darauf hin, daß auch in Deutsch-Südwestafrika rege weitergearbeitet werden muß an der Ausfüllung der großen Lücken, die das in einzelnen Landesteilen schon so weit verzweigte Eisenbahnnetz von ganz Südafrika in anderen Teilen heute noch aufweist.

Deutsch-Südwestafrika.

Den entscheidenden Anstoß zum ersten Bahnbau in Südwestafrika gab im Jahre 1897 das Auftreten der Rinderpest, das im Hinterland eine allgemeine Hungersnot befürchten ließ und die Regierung zwang, den Bau einer Eisenbahn von Swakopmund nach

Die Militärbahn.

Windhuk in die Hand zu nehmen. Im September 1897 wurde mit dem Bau der Bahn mit der Spurweite von 60 cm begonnen. Nach streckenweiser Fertigstellung und Inbetriebnahme wurde der Betrieb auf der ganzen, 382 km langen Linie von Swakopmund bis Windhuk um Mitte Juni 1902 eröffnet. Der Bau hat also vier Jahre und rund neun Monate gedauert. Er wurde ausgeführt durch ein Kommando der Eisenbahnbrigade; das Material wurde zum Teil den Kriegsbeständen dieser Truppe entnommen. Die Schwierigkeiten beim Bau der als Militärbahn zu bezeichnenden Bahn lagen in der Überwindung eines der Küste vorgelagerten Wüstengürtels, in der Wasserarmut des Geländes und in den starken Steigungsverhältnissen. Die Bahn, an der Küste fast in Meereshöhe beginnend, steigt bis Karibib (194 km) auf 1165 m, bis Okahandja (311 km) auf 1321 m und bis Windhuk (382 km) auf 1637 m Meereshöhe. Die Gesamtkosten haben rund 15 Millionen Mk. oder pro Kilometer 39 200 Mk. betragen. Als Feuerungsmaterial kommen nur Steinkohlen zur Verwendung, weil bei der Holzarmut des Landes Holz gar nicht in Frage kommen kann.

Die größte Bedeutung hat die Bahn während des großen südwestafrikanischen Aufstandes als Militärbahn gehabt, doch war sie allein bei ihrer geringen Spurweite dem Bedarf um so weniger gewachsen, als auch die schwierigen Landungsverhältnisse in Swakopmund immer wieder hindernd eingriffen. In merkwürdiger Kurzsichtigkeit wollte man es daheim im Kolonialamt jahrelang nicht wahr haben, daß die Swakopmunder Mole durchaus unzulänglich war, bis dann endlich die verhängnisvollen Störungen bei den Kriegstransporten und die ungeheuren Mehraufwendungen, die durch die Schwierigkeiten der Swakopmunder Landungsverhältnisse bedingt waren, Wandel schufen. Zurzeit liegen umfassende Pläne für die vollständige Neuanlage des Swakopmunder Hafens vor. Anschauliche Modelle hatte die Firma Koppel auf der Berliner Armee-, Marine- und Kolonialausstellung d. J. ausgestellt. Bei der Unzulänglichkeit unserer Hafenanlagen in Swakopmund erscheint es angebracht, auch auf eine Neuerfindung hinzuweisen, durch welche die Landung von Gütern in Swakopmund sowie an anderen offenen Reeden, die ein nahes Herangehen der Schiffe an Land nicht gestatten, wesentlich erleichtert werden dürfte: auf den Leueschen Transportapparat zum Übernehmen von Kohlen, Munition, Proviant und dergleichen für Schiffe auf hoher See in Fahrt oder zum Transport von Lasten aller Art zwecks Beladung und Entlöschung der Schiffe von oder zur Küste außerhalb der Brandung. Der Apparat,

dessen Hauptbestandteil ein endloses Drahtseil für den Transport der Güter ist, gestattet einen Transport von Waren aller Art von Schiff zu Schiff auf hoher See in Fahrt und ein Übergeben von Lasten vom Schiff zur Küste und umgekehrt da, wo es den Schiffen wegen der Brandung usw. unmöglich ist, an der Lade- und Lösch- stelle direkt anzulegen. Von Wert ist er namentlich da, wo ein Leichterverkehr zwischen Schiff und Land unmöglich oder doch sehr schwierig ist. Ohne Rücksicht auf Brandung, Ebbe und Flut kann hier die Landung und Verschiffung von Gütern leicht vonstatten gehen. Auf die Dauer kann aber nur ein gründlicher Ausbau des Hafens wirkliche Abhilfe bringen.

Die Swakopmund—Windhuker Eisenbahn hätte aber freilich auch Die Südbahn. bei weit günstigeren Landungsverhältnissen in Swakopmund den Anforderungen der Kolonie nicht entfernt genügen können. Es bedurfte vor allen Dingen einer Verbindung des Hinterlandes im Süden mit dem einzig brauchbaren deutschen Hafen an der Westküste, mit Lüderitzbucht. Wäre diese Verbindung auf Schienen geschaffen worden, so hätte der große Aufstand, wenn er überhaupt ausgebrochen wäre, uns nicht annähernd die Kosten und Opfer auferlegen können, die wir in Ermangelung der Bahn tragen mußten. Vergebens haben einsichtige Kolonialfreunde jahrelang auf den Bau der südwestafrikanischen Bahn gedrängt; vergebens waren auch die schriftlichen Berichte und telegraphischen Mahnungen des Generals v. Trotha — die Regierung wagte nicht, mit entsprechenden Forderungen an den Reichstag heranzutreten, und wenn sie es endlich tat, vertrat sie solche Forderungen nicht mit dem notwendigen Nachdruck. General v. Trotha selbst hat es ausgesprochen, daß er in dieser Frage „ungezählte Schreiben und Telegramme“ nach Berlin gerichtet hat, bis endlich mit der Südbahn begonnen wurde, und zwar am 27. Dezember 1905. Seine letzten, entscheidenden Berichte trafen bereits im Februar 1905 in Berlin ein. Mit zwingender Gewalt drängten sie der Regierung die Erkenntnis auf, daß eine Eisenbahn von Lüderitzbucht nach Keetmanshoop gebaut werden müsse. Sogleich aber zeigte sich auch, daß die bisher immer für unüberwindlich gehaltenen Schwierigkeiten doch überwunden werden könnten. Die Regierung setzte sich mit der Industrie in Verbindung, und die leitenden Baufirmen für Kolonialbahnen fanden in der Tat alsbald einen Ausweg. Daraufhin wurde im Hochsommer des Jahres 1905 in kolonialpolitischen Kreisen die sofortige Einberufung des Reichstags angeregt, um den Bau der Lüderitzbuchtbahn zu sichern.

Hatte man sich lange an den technischen Schwierigkeiten gestoßen, da die Überwindung der großen Wunderdünen die Ingenieure vor äußerst schwierige Probleme stellte und den Bau eine Zeitlang fast unmöglich scheinen ließ, so war die Frage nach der technischen Seite hin nun dadurch als gelöst zu betrachten, daß man auf den Ausweg verfallen war, durch geeignete Wellblechkonstruktion die Bahnlinien gegen den treibenden Dünen-sand zu sichern und sie nötigenfalls streckenweise durch Tunnelbauten zu führen. Kolonialdirektor Stübel konnte sich jedoch immer noch nicht entschließen, die Angelegenheit zu fördern; erst die Ernennung des Erbprinzen zu Hohenlohe zum stellvertretenden Kolonialdirektor brachte Ende 1905 eine Beschleunigung.

Was die wirtschaftlichen Interessen im Süden des Schutzgebietes nicht herbeizuführen vermochten, das hat schließlich der Krieg erzwungen. Die Verpflegung der Truppen im Süden wurde nahezu zur Unmöglichkeit; sie hing zum ganz wesentlichen Teil von dem guten Willen unserer Grenznachbarn ab, Lebensmittel über die Landgrenze gehen zu lassen. Der sogenannte Baiweg von Keetmanshoop nach Lüderitzbucht ist wegen der Wanderdüne und des Wassermangels ein außerordentlich beschwerlicher Transportweg, auf dem überdies die halbe Zugkraft der Tiere durch die notwendigen Wassertransporte in Anspruch genommen wird. Oberst Deimling hat in seinen Vorträgen sehr anschaulich geschildert, wie er bei seiner Rückkehr auf diesem Baiwege immer nur „der Nase nach“ zu gehen brauchte, da eine ununterbrochene Kette von Leichen der Lasttiere den ganzen Weg bezeichnet. Daß diesem fürchterlichen Zustand Abhilfe geschaffen werden muß, war seit langem absolut klar. Erst am 15. Januar 1906 waren die Dinge so weit gediehen, daß, nachdem zu Weihnachten der vorläufige Bauauftrag erteilt war, von der Kolonialabteilung ein Vertrag mit der deutschen Kolonial-Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft abgeschlossen werden konnte, wonach nach Anrechnung einer Vorbereitungszeit von sechs Wochen für den einstweiligen Vorbau der ganzen Strecke acht Monate in Aussicht genommen wurden und für endgültigen Ausbau weitere 18 Monate. Am 1. November 1906 wurde der Betrieb bis Aus (Kubub) eröffnet.

Diese erste Strecke von Lüderitzbucht bis Kubub ist 150 km lang; die Kosten berechneten sich auf rund 9 Millionen. Einige Wochen später bewilligte der Reichstag die Weiterführung der Bahn über Kubub hinaus bis Keetmanshoop. Mit dem Bahnbau wurde es ähnlich gehalten, wie seinerzeit mit dem Bau der sibirischen Bahn,

die ja auch anfänglich nur oberflächlich hingeworfen wurde, damit dann auf der gewonnenen Basis der regelrechte Ausbau sich vollziehen könne. Um so schnell wie möglich dazu zu gelangen, wurde beispielsweise der Schutz gegen die Wanderdünen fürs erste nur in oberflächlicher Weise vorgenommen, um erst später den Ausbau von Wellblechtunneln folgen zu lassen. Die Bahn soll in ihrer ganzen Länge spätestens am 23. November 1908 betriebsfähig sein. Schon vor der Gesamteröffnung der Bahn werden die einzelnen Teilstrecken alsbald nach betriebsmäßiger Herstellung soweit dem Verkehr übergeben, daß sie die jetzigen Fuhrparkkolonnen ersetzen. Die Ersetzung der provisorischen Einrichtungen durch die endgültigen Bauwerke soll nebst der vollständigen Ausstattung der Linie so früh beendet sein, daß die Hauptabnahme aller Anlagen am 30. September 1909 erfolgen kann. Mit dem 1. Oktober 1909 wird demnach voraussichtlich der regelmäßige Betrieb beginnen. Der Ausbau für den Vollbetrieb war im August bis zur ersten Hauptstation Aus vorgeschritten. Die Fortsetzung der Bahn war gleichzeitig bis etwa 150 km vor Keetmanshoop gelangt.

Wenn für die rasche Inangriffnahme und Ausführung der Bahn auch nur politisch-strategische Gründe ausschlaggebend waren, so wird die Bahn doch für den Süden des Schutzgebiets — ebenso wie die Bahn Swakopmund—Windhuk für den mittleren Teil — von erheblicher wirtschaftlicher Bedeutung werden durch Aufschließung der mineralischen Schätze des Landes und Förderung der Viehzucht, für welche gerade der Süden des Schutzgebietes, der bisher von jedem Verkehr abgeschnitten war, günstige Vorbedingungen bietet.

Von Keetmanshoop aus wird für später an eine Fortsetzung der Bahn sowohl nordwärts nach Gibeon, wie südwärts nach Warmbad gedacht. Der Fortsetzung über Keetmanshoop nach Gibeon wird seinerzeit auch der Bergbau auf Kohle und Edelsteine im Bezirk Gibeon folgen können. Im Süden sind die Ansätze für die weitere Erschließung in reicher Fülle vorhanden. Eine erhebliche Anzahl von Soldaten hat sich entschlossen, teils als Farmer, teils als Handwerker im Lande zu bleiben. Es ist eine zunehmende Nachfrage nach Farmland und ein steigendes Interesse am Schürfen nach Mineralien zu konstatieren. Außerdem steht der Beginn von Schürfarbeiten größeren Umfangs im Bezirk Gibeon bevor, wo häufig Blaugrund vorkommt und Kohlen gefunden wurden. All diese Ansätze können sich aber nur mit dem Bau einer Eisenbahn von Keetmanshoop nach Gibeon in normaler Weise entwickeln. Ohne diese Bahn werden sie immer kümmerliche Gewächse bleiben, von denen

Weitere Pläne.

die schwachen zugrunde gehen und die andern mit wenigen Ausnahmen nur sehr mäßige Früchte bringen werden.

Zugunsten des beschleunigten Ausbaues der Südbahn versagte der Reichstag im Frühjahr 1906 leider die Mittel für eine Fortsetzung der Eisenbahn von Swakopmund nach Windhuk über Windhuk hinaus bis Rehoboot, obwohl diese Strecke damals bereits fix und fertig trassiert war und die Verhältnisse damals auch insofern besonders günstig lagen, als es an geschultem Personal im Schutzgebiet nicht fehlte. Wenn später die Eisenbahn Windhuk—Rehoboot zur Ausführung kommt, so wird durch ihre weitere Fortsetzung eine Verbindung auch mit der Südbahn aller Voraussicht nach früher oder später hergestellt werden. Bei einer solchen Verbindung der beiden ins Innere führenden Eisenbahnen durch eine Nord-Südbahn Windhuk-Keetmanshoop mit Fortsetzung bis Warmbad könnten aus dem Norden der Kolonie, aus dem Hinterlande der Otavibahn, dem Süden durch die Nord-Südbahn auf dem Landwege die landwirtschaftlichen Produkte zugeführt werden, deren Erzeugung im Norden möglich ist, in dem südlichen Viehzuchtgebiet aber fehlt. Die Herstellung eines, wenn auch zunächst noch beschränkten, einheitlichen Wirtschaftsgebietes in Südwestafrika durch die Eisenbahnverbindung des Südens mit dem Norden bedeutet ein im Interesse des Wiederaufbaus der Kolonie zweifellos erstrebenswertes Ziel.

Für eine fernere Zukunft käme auch die Bedeutung der Eisenbahn Lüderitzbucht—Keetmanshoop als Teil einer Durchgangslinie nach Kimberley und Johannesburg ganz erheblich in Betracht. Das Projekt, eine aus Transvaal nach der Südwestküste von Afrika führende Bahn zu bauen, ist schon alt, nur sollte diese Bahn nach früheren Projekten durch den Norden von Deutsch-Südwestafrika geführt werden. Die South West Africa Company wollte noch im Jahre 1902 von Otavi nach dem Hafen Port Alexandre trassieren und diese Bahn nicht bloß für ihren Kupferexport, sondern auch als Durchgangsglied einer Eisenbahn nach Südafrika bestimmen. Es ist indessen (und zwar wesentlich wegen der Kostenfrage) vorgezogen worden, den Verkehr über den deutschen Hafen Swakopmund zu leiten. Eine andere Frage ist, ob nicht künftig von Lüderitzbucht aus ein umfangreicher Durchgangsverkehr nach Britisch-Südafrika durch Fortsetzung der Wüstenbahn bewirkt werden kann. Außerdem aber hat es auch heute noch nicht alle Gültigkeit verloren, was ein Kolonialpraktiker wie Dr. Scharlach vor dem Kolonialkongreß von 1903 äußerte: „Für den Norden, den größten und fruchtbarsten

Teil unseres Schutzgebietes, das Ovamboland, werden wir immer auf einen der portugiesischen Häfen, auf Port Alexandre, angewiesen sein. Da ist es nun ein Glück, daß dieser Hafen gerade im portugiesischen und nicht im englischen Gebiet liegt. Es wird die Aufgabe unserer Regierung sein, durch geeignete Verhandlungen mit der portugiesischen Regierung die Möglichkeit zu schaffen, daß durch eine Eisenbahn von Port Alexandre über den Kunene in unser Gebiet hinein das Ovamboland für uns erschlossen werde. In einer absehbaren Zeit werden wir an die Lösung der Ovambofrage herantreten müssen, wie dies auch die portugiesische Regierung muß. Bei dieser Gleichartigkeit der Interessen wird es wohl möglich erscheinen, zu einem Einverständnis zu gelangen. Dann wird uns im Norden nicht begegnen können, was uns leider jetzt in unserem mittleren und südlichen Gebiet begegnet ist.“

Wohl die beste bisherige Leistung auf dem Gebiet deutsch-kolonialen Eisenbahnbaues war die Herstellung der Otavibahn. Sie hat sich schneller vollzogen, als nach den früheren Bauerfahrungen und der durch den Krieg bewirkten Verzögerung erhofft werden durfte. Gerade der Krieg aber, der sich zuerst als Hemmnis für den Weiterbau erwies, wurde dann nicht nur zu einem Anreiz, die Arbeiten zu beschleunigen, sondern half auch die schwierige Arbeiterfrage lösen. Die Arbeiterbeschaffung wäre ungleich schwieriger gewesen, wenn nicht die kriegsgefangenen Hereros hätten herangezogen werden können. So war es möglich, die 330 km lange Strecke von Omaruru nach Tsumeb in einem knappen Jahr zu vollenden, wogegen für die erste, um ein Drittel kürzere Strecke bis Omaruru eine Bauzeit von zwei Jahren nötig gewesen war.

Die Otavibahn ist die längste, zugleich aber am schnellsten und billigsten gebaute koloniale Kleinbahn. Nachdem man jahrelang geschwankt hatte, ob nicht die Otaviminen von dem portugiesischen Hafen Port Alexandre aus erschlossen werden sollten, sich aber schließlich wegen der zu hohen Kosten für die Verbindung mit Swakopmund entschlossen hatte, wurde der Bau von der Firma Arthur Koppel im Jahre 1903 in Angriff genommen. Im November 1906 war die ganze, 578 km lange Linie betriebsfertig, so große Hemmnisse auch die Arbeiterfrage, die Entlöschung des Baumaterials aus den Dampfern in Swakopmund und die Wasserbeschaffung bereitet hatten.

Während des Baues mußte das Trinkwasser teilweise mit Ochsenkarren auf 50 bis 60 km Entfernung herangeschafft werden. Mehrfache Bohrversuche führten zu keinem Ergebnis. An einzelnen

Stellen wurde zwar Wasser angetroffen, aber es war brackig und zur Verwendung ungeeignet. Bis Usakos (151 km) mußte das Wasser von Swakopmund aus geschleppt werden! Ähnliche Zustände bestanden auch bei dem Bau der Strecke hinter Omaruru. Von Omaruru aus mußte die Bauspitze täglich mittels besonderer Wasserzüge versorgt werden. Durch die ungünstigen Wasserverhältnisse wurden Bau, Baukosten und Bauzeit beeinflußt, und die Folge davon war, daß alle Voranschläge stark überschritten wurden.

Als der Bau vorwärts rückte, waren sämtliche Quellen und Wasserstellen, weil jahrelang unbenutzt, mit Schmutz bedeckt. Es mußte daher stets eine besondere Abteilung vorausgeschickt werden, um die Wasserstellen gründlich zu reinigen. Mit Beginn der Regenzeit trat auch Pferdesterben ein, so daß das Gelände ohne Reittiere erkundet werden mußte. Eine weitere Folgeerscheinung der Regenzeit waren schwere Erkrankungen des Personals. Aber über alle diese Fährnisse half der gute Geist, der in der Abteilung waltete, und die aner kennenswerte Energie aller Teilnehmer hinweg.

Wie schon anfangs erwähnt, wurde zwischen Usakos und Swakopmund nirgends Wasser gefunden. Aber auch das Wasser in Swakopmund und in Usakos ist nicht ohne weiteres zum Kesselspeisen verwendbar; es mußte vielmehr erst mit Kalk und Soda enthärtet werden. Dasselbe gilt auch für das hinter Omaruru bis Otavi an wenigen Orten in der Nähe der Bahn gefundene Wasser. Nur das Wasser in Omaruru eignet sich ohne weiteres als Speisewasser wie auch als Trinkwasser.

Es verlohnt wohl auch, das von der Otavibahn durchzogene Gebiet näher zu betrachten: An der ersten Bahnstrecke finden sich Kleinsiedelungen, in die sich bemerkenswerterweise fast durchweg Deutsche gezogen haben, welche schon früher mehr oder weniger lange in Britisch-Südafrika ansässig gewesen sind. Ein erfreuliches Zeichen für das Vertrauen, das von diesen Landeskundigen in die Zukunft von Südwestafrika gesetzt wird! Dem Gouverneur von Lindequist wurde von einem Ansiedler, der früher schon im Schutzgebiet gewesen war, dann mehrere Jahre in der Kapkolonie und später in Argentinien wohnhaft gewesen, ausdrücklich bestätigt, seine Rückkehr erkläre sich durch die Überzeugung, daß die Bedingungen zum Fortkommen hier am besten seien.

Omaruru, das früher Sitz des mächtigen Häuptlings Manasse und damit eine Hochburg der Herero gewesen, hat dank dem Bahnbau bereits gänzlich den Anstrich eines deutschen Dorfes gewonnen, in dem sich seit Fertigstellung der Bahn eine größere Anzahl Kauf-

leute, Handwerker und Gartenbauer niedergelassen haben. Ein großzügiger Bebauungsplan unterstützt die weitere Niederlassung von Weißen. Die Bahn von Omaruru bis Otavi führt in ihrer ganzen Länge durch das früher zu der Kapitänenschaft Omaruru gehörige Gebiet. Dieses ist von 30 km nördlich Omaruru ab als erstklassiges Weideland zu bezeichnen. Der Gouverneur beabsichtigt, dieses ganze Gebiet zu beiden Seiten der Bahn systematisch in Farmen in der Größe von etwa 5000 ha aufteilen zu lassen, nachdem die Wasser- verhältnisse einer eingehenden Untersuchung unterzogen sind. In der Gegend von Otavi werden mit Unterstützung des Kolonialwirtschaftlichen Komitees Versuche in Baumwolle geplant, die der Gouverneur für aussichtsreich hält. Die Zukunft des schönen Landstriches ist durch den Bau der Otavibahn natürlich noch ungleich aussichtsreicher, die Besiedelung in großem Maßstabe sehr erleichtert worden. Der Bau dieser Bahn wird bald handgreiflich beweisen, ein wie großer Segen Eisenbahnen für die schnelle wirtschaftliche Entwicklung des Schutzgebietes sind. Der Gouverneur zweifelt nicht, daß nach Regelung der Besitzverhältnisse ohne Schwierigkeit erreicht werden wird, daß die Bewohner des Bezirks Grootfontein einschließlich der darin stationierten Truppen und der im Dienste der Regierung und Privater stehenden Eingeborenen aus dem Gebiet selbst ohne Zufuhr von der Küste gepflegt werden.

Das rollende Material der Otavibahn beläuft sich gegenwärtig auf 250 Güterwagen, die monatlich etwa 10 000 Tonnen Erz nach der Küste zu liefern vermögen.

Neuerdings ist nun auch die Idee einer Verlängerung der Otavibahn bis in den Caprivizipfel aufgetaucht. Der bisher vernachlässigte und wenig durchforschte Zipfel hat erhöhte Aufmerksamkeit der Regierung auf sich gelenkt, da Studienreisende hier und in den Nachbargebieten Kohlen- und Mineralreichtümer nachweisen zu können glaubten. Ob und wann eine Fortsetzung der Bahnbauten in dieses Gebiet erwartet werden könne, entzieht sich heute der Beurteilung, da erst die weitere Durchforschung des Caprivizipfels darüber die nötige Auskunft geben wird. Einstweilen ist die South West Africa Company im Begriff, in eigener Regie eine 90 km lange Fortsetzung der Otavibahn nach Grootfontein zu bauen, die noch in diesem Jahr vollendet werden dürfte. Ein Drittel des für den Bahnbau Tsumeb—Grootfontein erforderlichen Materials ist Mitte August d. J. in Swakopmund eingetroffen.

In spekulativen englischen Kreisen Südafrikas, die ihr Auge seit einiger Zeit auf den Caprivizipfel geworfen haben, glaubt man, der

deutschen öffentlichen Meinung mit Leichtigkeit beibringen zu können, daß dieser Landstreifen gänzlich wertlos sei, um ihn sich dann von Deutschland für ein Butterbrot schenken lassen zu können. Den wahren Wert des Landes, das übrigens durch seine Lage zur Kap-Kairobahn erheblich gewonnen hat, taxiert man natürlich ganz anders. Im britischen Nachbargebiet sind Kohlenlager aufgefunden worden, deren Erträge der besten englischen Anthrazitkohle gleichgestellt werden. Es liegt vorläufig kein Grund vor, zu bezweifeln, daß auch der deutsche Caprivizipfel an diesen Lagern partizipieren könnte. Englische Prospektoren nähern sich denn auch geflissentlich dem deutschen Gebiet. Auch deutscherseits ist man daher der Erforschung des Caprivizipfels nähergetreten, dessen Erschließung nun wohl nicht mehr als ganz ferne Zukunftsmusik erscheint.

Die Tarife. Schließlich ist es auch von Interesse, die Frachtsätze der Bahnen in unserer Kolonie mit denen der benachbarten englischen Kolonien zu vergleichen.

Im allgemeinen Tarif stellen sich die Sätze der Natalbahn mit 22,8 Pf. per Tonnenkilometer am niedrigsten. In Rhodesia beträgt der allgemeine Tarif 23,4 Pf. und bei den zentral-südafrikanischen Eisenbahnen 27,4 Pf. Demgegenüber stellt sich der auch von der Otavibahn übernommene allgemeine Gütertarif der Regierungsbahn in Deutsch-Südwestafrika auf 30 Pf. Ist nun auch dieser allgemeine Tarif etwas höher als jener der Eisenbahnen im benachbarten Britisch-Südafrika (da auch die Kapbahn mit denselben Frachtsätzen arbeitet, wie die zentralafrikanischen Eisenbahnen, d. h. die sämtlichen Staatsbahnen in Transvaal und der Oranje-Kolonie), so muß doch einmal berücksichtigt werden, daß die Bahn in Britisch-Südafrika mit einem viel entwickelteren Verkehr arbeiten kann, und zweitens, daß die Sondertarife zum großen Teil auf beiden deutschen Bahnen sehr viel wesentlichere Ermäßigungen enthalten als die der englischen.

So betragen die Sondertarife auf den verschiedenen britischen Bahnen beispielsweise für Eisen 15,6—22,8 Pf., auf den deutschen dagegen 12 Pf. Dieselben Sätze gelten auf beiden Seiten für Maschinen, Eisenbahnmaterial und Holz. Für Wellblech, Zement usw. betragen die britischen Sondertarife 14,5—19,4, die deutschen 12 Pf. Geringer ist der rhodesische Tarif für Kohle mit 5,2 Pf., doch übertreffen alle anderen britisch-südafrikanischen Eisenbahnen auch bezüglich des Kohlentarifes den deutschen Satz von 12 Pf.

Der Vergleich zeigt, daß die Sondertarife der Regierungsbahn in Deutsch-Südwestafrika, die gleichfalls von der Otavibahn an-

genommen sind, fast ausnahmslos wesentlich niedriger sind als die der übrigen südafrikanischen Bahnen. Lediglich für die eigenen Erzeugnisse der Kolonie, sowohl landwirtschaftliche wie Erze und Materialien aller Art, bestehen in den englischen südafrikanischen Kolonien besondere, noch niedrigere Ausnahmetarife, die man in Deutsch-Südwestafrika bisher bei dem Mangel jeglicher eigenen Erzeugung noch nicht einführen konnte. Dabei muß, wie von fachmännischer Seite in der Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure auseinandergesetzt worden ist, überdies noch berücksichtigt werden, daß die Betriebskosten der englischen Bahnen sich wesentlich billiger stellen als die der deutschen, da im ganzen britisch-südafrikanischen Wirtschaftsgebiet Kohle und reichlich Wasser vorhanden ist, wogegen die deutsche Regierungsbahn und die Otavibahn durch einen wasserlosen Wüstengürtel von 150 km fahren und das Wasser für den Verbrauch auf diese Strecke selbst schleppen müssen.

Zu einer Zeit, als auf den Kapbahnen bereits ein unendlich viel regerer Verkehr herrschte als jetzt in Deutsch-Südwestafrika, waren die Frachtsätze der Kapbahnen noch weitaus höher als heute, und erst als die Einträglichkeit der in den ausgedehnten Bahnbauten angelegten Kapitalien erwiesen war, entschlossen sich die beteiligten Regierungen dazu, durch allmähliche und vorsichtig eingeführte Frachtermäßigungen die wirtschaftlichen Interessen der Kolonie zu fördern und weiter zu entwickeln. Obwohl also die heutigen Frachtsätze die Endziffern einer langen Reihe von Jahren darstellen, sind sie noch wesentlich höher als die von der deutschen Kolonialverwaltung von allem Anfang an eingeführten Sätze.

Geradezu erstaunlich wird der Unterschied, wenn man bedenkt, daß der Verkehr auf der Regierungsbahn Swakopmund—Windhuk vor Ausbruch des Aufstandes jährlich nur 20 000 bis 30 000 t betragen hat, während die südafrikanischen Eisenbahnen heute bereits mehrere Millionen Tonnen als Grundlage für ihre Tarifpolitik zur Verfügung haben. Schließlich ist zu bemerken, daß die Frachtsätze der britisch-südafrikanischen Eisenbahnen diesen noch durchaus keine hohe Rentabilität sichern; wenn gleichwohl die deutschen Bahnen mit ihrem naturgemäß noch viel geringeren Verkehr so mäßige Sätze aufgestellt haben, so geschieht das nur in der Erkenntnis, daß die Wirtschaftlichkeit der Kolonialbahnen nicht abhängig ist von etwaigen Überschüssen, die sie unmittelbar abwerfen, sondern von den befruchtenden Wirkungen, die sie ausüben und die weit wichtigere mittelbare Erfolge zeitigen.

### Nordafrika.

Wie Frankreich im allgemeinen nächst England in Afrika am regsten gewesen ist, so hat es sich auch am meisten dem Eisenbahnbau gewidmet. Insbesondere ist es in seinen dem europäischen Kontinent am nächsten liegenden Kolonien frühzeitig und in verhältnismäßig ausgedehntem Umfange mit dem Eisenbahnbau vorgegangen. Bereits vor genau 50 Jahren unterbreitete der damalige französische Kriegsminister dem Kaiser ein Eisenbahnprogramm für Algerien, das schon damals nicht weniger als 1357 km Eisenbahnen vorsah. Die ersten beiden von Algier ausgehenden Linien gingen im Jahre 1863 in den Besitz und Betrieb der damals bedeutendsten französischen Eisenbahngesellschaften über.

Im Jahre 1879, als im ganzen rund 680 km in Betrieb waren, wurde wiederum ein großes Programm aufgestellt, das strategische Linien, Stichbahnen von den Haupthäfen nach dem Innern mit Verlängerung nach den Grenzen von Tunis und Marokko und Erschließungsbahnen nach dem Süden des Landes vorsah, während ursprünglich nur strategische Bahnen gebaut worden waren. Die meisten neuen Linien in Algier und Tunis basieren auf der Erschließung von mineralischen Reichtümern des Landes, ein Zeichen für den Umschwung in der Entwicklung dieser Länder, die bis dahin rein landwirtschaftlichen Charakter hatten. Der Gesamtbauplan kommt seiner Vollendung näher, und mehrere Linien dringen auf der Basis des Küstennetzes nach dem Süden vor. Zurzeit sind in Algerien gegen 3500 km Eisenbahnen in Betrieb, 500 im Bau und weitere 160 projektiert. Die bisherigen Baukosten beliefen sich auf 6—700 Millionen Franken. Die Rentabilität der Bahnen hat sich unter anderem infolge des vorwiegend strategischen Charakters nur sehr langsam entwickelt, zumal die Tarifpolitik der ausschlaggebenden Gesellschaft der Verkehrsentwicklung ungünstig war. Auf der Grundlage der algerischen und tunesischen Linien soll das gewaltige Projekt der Saharabahn aufgebaut werden, ein Gegenstück zu der schon ihrer Vollendung näheren Kap-Kairobahn.

In Tunis begann der Eisenbahnbau mit dem Jahre 1872. Jedoch hat das Eisenbahnwesen in Tunis lange Zeit im argen gelegen, und man bemüht sich erst seit einigen Jahren, es gehörig auszugestalten. Es gab nicht einmal ein ordentliches Straßennetz. Zur Zeit der französischen Besitzergreifung im Jahre 1881 hatte Tunis ca. 250 km Eisenbahn, 1906 dagegen schon über 1100 km Bahnlänge. Die Baukosten für die tunesischen Linien, die im wesentlichen

die Haupthäfen verbinden und von hier aus landeinwärts gehen, stellten sich bedeutend niedriger, als die der Eisenbahnen Algeriens, da hier eine geringere Spurweite gewählt worden ist.

Von den Nachbarländern Algeriens und Tunesiens hat weder Tripolis noch Marokko bisher eine Eisenbahn. Was Marokko anbetrifft, so bestimmt der Artikel 106 der Algeciras-Akte, daß die Sherifische Regierung notwendigenfalls fremdes Kapital und fremde Industrien für Bau, Verwaltung und öffentliche Arbeiten, wie Wege, Eisenbahnen, Häfen, Telegraphen und anderes wird in Anspruch nehmen müssen. Die unterzeichneten Mächte reservieren sich das Recht, dafür zu sorgen, daß die Staatskontrolle über derartig weittragende Unternehmungen von öffentlichem Interesse korrekt bleibt. Wie nötig in Marokko derartige Arbeiten sind, ergibt sich aus den derzeitigen Transportverhältnissen, die so primitiv sind, daß kein südamerikanischer Staat darin nicht überlegen wäre. Von französischer Seite ist ein vollständiger Eisenbahnplan für Marokko in engem Anschluß an das algerische Netz ausgearbeitet worden. Insgesamt sind 1200 km vorgesehen, die 120 Millionen Franken Baukosten erfordern würden. Bemerkenswert ist, was in bezug auf den französischen Einfluß in Marokko in der Eisenbahndenksschrift des Kolonialamts gesagt worden ist:

„Marokko wird gerade in seinen Verkehrsbeziehungen in gewisser Abhängigkeit von Frankreich bleiben, denn seit der Besetzung von Tuat wird einer der wichtigsten Brennpunkte des Verkehrs in der Sahara in französischen Händen sein, es wird Marokko ein Teil seines Hinterlandes entzogen, vor allem aber wird ein neuer großer Teil der nomadischen Wüstenbewohner in Abhängigkeit von Frankreich kommen; denn diese können diese Oasen als Stütz- und Rastpunkte, als Stellen, von welchen und über welche sie sich mit Datteln und den unentbehrlichen Rohstoffen versehen, nicht entbehren. Von Figig aus kommt die Oasengruppe von Tafilelt, das Stammland der in Marokko herrschenden Dynastie, in Betracht. Man ziehe dazu in Erwägung, daß es eben auch nach jahrzehntelangen Bemühungen den Franzosen gelungen ist, die Verbindung durch die Sahara zwischen Algerien und dem Sudan herzustellen. Man beachte ferner, daß die Franzosen zurzeit sich anschicken, auch vom Senegal aus ihren Einfluß über die große Wüste auszubreiten und zu befestigen. Die völlige Isolierung Marokkos gegen Innerafrika erscheint dem Abschluß nahe.“

Von seinem nordafrikanischen Besitz aus will Frankreich die Saharabahnen.  
Fangarme seiner Eisenbahnen auch durch die einst so gering ge-

schätzte Sahara hindurch den südlichen Verkehrsgebieten des afrikanischen Nordwestkomplexes entgegenstrecken. Große französische Eisenbahnprojekte streben von Algier dem Gebiet des Tsadsee und des Niger entgegen. Schienenwege und Dampfrosse sollen den Ruf der Sahara rehabilitieren. Jacques Lebaudy, der Operettenkaiser, hatte sich denn doch kein so übles Reich auserwählt, wie es der wohl noch immer landläufigen Anschauung von der „Wüste“ entspricht. Wenn Jacques I. unweigerlich der Lächerlichkeit verfiel, so geschah es mit Recht nicht deshalb, weil er sich gerade die Sahara, die öde und wertlose Wüste, ausgesucht, sondern weil dieses Land bereits vor ihm annektiert war, und zwar durch des französischen Zuckerspekulanten eigenes Vaterland.

Daß kein Kundiger mehr an die Wertlosigkeit des großen, fast das ganze Innere Nordafrikas erfüllenden Wüstenlandes glaubt, geht wohl am deutlichsten hervor aus den ernstesten politischen Verwicklungen bei der Besetzung solcher Punkte, die dieses Wüstenreich umgrenzen. Es genügt der Name Fashoda, um an das eifrige Streben Frankreichs zu erinnern, womöglich das ganze Nordafrika, von der Westküste bis an den Nil, in seinen Besitz zu bringen. Diese Abzurundungstendenz macht sich ebenso in der Richtung von Westen nach Osten, wie von Norden nach Süden geltend. Das Ziel der französischen Pläne in Afrika ist ein umfassendes, geschlossenes Kolonialreich vom Mittelmeer bis zum Kongo, vom Atlantischen Ozean bis zum Nil. Der Weg an den Nil selbst freilich wird ihnen nach Fashoda verschlossen bleiben. Dagegen ist es nicht ganz ausgeschlossen, daß ihr Besitz sich dereinst bis an jenes Seengebiet erstreckt, aus dem der Nil seine Nahrung zieht, falls nämlich die belgischen Differenzen dazu führen sollten, daß Belgien auf die Erbschaft des Kongostaates verzichtet, und Frankreich von seinem Vorkaufsrecht Gebrauch macht.

In dem zu arrondierenden Bezirk der französischen Kolonialherrschaft in Afrika ist die Sahara nicht nur ein kahler Fleck, den man zufällig mitnimmt, weil man ihn gerade von allen Seiten umschließt, auch nicht nur ein wüstes Durchgangsgebiet, durch das man lediglich wegen der Grenzländer eine nord-südliche Verbindung zu schaffen strebt, sondern ihr Besitz ist zugleich Selbstzweck. Die Zähigkeit, mit der die französische Kolonialpolitik das Sahara-Problem angepackt hat, ist bewundernswert. Keine Mißgunst, kein Hohn hat die Franzosen abgeschreckt, sich zu Herren des Landes zu machen, und ihren wissenschaftlichen Studien ist es gelungen, die wirtschaftlichen und politischen Bestrebungen zu unterstützen,

die wirtschaftlichen und politischen Ziele auch in der Sahara als erstrebenswert erkennen zu lassen.

Seit 17 Jahren ist Frankreich durch französisch-englischen Vertrag anerkannter Besitzer des Landes zwischen Algier und dem Tsadsee. Vom Süden und vom Westen hatte Frankreich schon lange zuvor dem Tsadsee entgegengestrebt, aber auch vom Norden suchte es energisch den Anschluß an diesen wichtigen Eckpunkt seines nord- und zentralafrikanischen Kolonialbesitzes. Die Bestrebungen nach einheitlicher Zusammenfassung des ganzen französischen Kolonialreichs in Westafrika haben namentlich in den letzten Jahren große Fortschritte gemacht. Immer mehr hat es sich dabei gezeigt, wie sehr das eigentliche Saharagebiet bisher unterschätzt worden ist. Oasen sind in viel größerer Ausdehnung und von viel größerem wirtschaftlichen Wert gefunden worden, als man früher angenommen; die Salzausbeute hat sich immer vorteilhafter erwiesen, und vielfach haben sich reichliche Bewässerungsanlagen durchführen lassen. Viel bleibt in dieser Beziehung allerdings noch zu tun übrig, aber man hat doch die Sicherheit gewonnen, daß sehr umfangreiche Gebiete der sogenannten Wüste wirtschaftlich nutzbar zu machen sind.

Schon lange Zeit beschäftigten sich die Franzosen auch mit dem Plan, die nördlichen und südlichen Teile ihres westafrikanischen Kolonialbesitzes durch eine große Trans-Saharabahn zu verbinden. Ein Plan, der wohl am deutlichsten beweist, daß auch das Durchgangsgebiet selbst keinesfalls als wertlos betrachtet wird. Es sind der Reihe nach verschiedene Projekte ausgearbeitet worden; das ältere transsaharische Eisenbahnprojekt, das übrigens heute ziemlich aufgegeben ist, bezweckte eine Verbindung Algeriens mit Timbuktu auf einer Strecke von etwa 1800 km. Bei dem neueren Projekt soll eine Eisenbahn von Algier nach dem Tsadsee geführt und eine Verbindung von Französisch-Kongo mit Algier hergestellt werden. Die Länge dieser Eisenbahn bis zum Tsadsee wäre 2500 km, die Kosten werden auf 220 bis 250 Millionen Franken geschätzt bei Schmalspurbahnen, also auf etwa 100 000 Franken per Kilometer. Es soll mit einem Tarif von 60 bis 75 Franken pro Tonne aus dem Zentralsudan nach der mittelländischen Küste durch die Bahn auch der derzeitige gesamte Karawanenverkehr zwischen Zentralsudan und Tripolis herangezogen werden. Dazu käme die militärisch-politische Bedeutung der Bahn, die für größer erachtet wird, als die westliche Verbindung Algeriens mit Senegambien.

Daß Deutschland, wenn es seinerseits eine Kamerun—Tsadseebahn plant, an dem Projekt dieser Trans-Saharabahn Inter-

esse hätte, liegt auf der Hand, ebenso wie eine Kamerun durchquerende Bahn bis zum Tsadsee mit der Kap—Kairobahn und dem Nil an Bedeutung gewinnen könnte. Man hat deshalb auch schon versucht, deutsches Kapital für die Saharabahn zu interessieren, und dabei darauf hingewiesen, daß diese Bahn die direkte Verbindung des Mittelländischen Meeres mit dem Golf von Guinea bezwecke, so daß wir Deutschen unsere Kolonie Kamerun innerhalb 10 Tagen, einschließlich einer eineinhalbtägigen Seefahrt über das Mittelmeer, bequem erreichen könnten.

Zwischen den bereits erschlossenen Teilen im Norden und dem Niger im Süden rechnet man nach Hübners ausgezeichneten Studien über die französische Sahara für das westliche Projekt mit einer Bevölkerung von rund 2 Millionen im unmittelbaren Aktionsradius der Bahn und 5 Millionen im äußeren, mittelbaren Aktionsradius. Man rechnet weiter, daß es sich um ein Gebiet handelt, auf dem durchschnittlich 11 Millionen Palmen stehen, denen man eine jährliche Produktion von wenigstens 20 000 Tonnen Früchte zurechnet. Man glaubt auf Grund dieser und anderer Zahlen, die namentlich die Einfuhr von Tee, Zucker usw. betreffen, der Bahn eine genügende Rentabilität voraussagen zu dürfen. Man erwartet aber von der Bahn auch gewaltige Vorteile für die Verteidigungsfähigkeit der westafrikanischen Kolonie ableiten zu können.

---

## Allgemeine Gesichtspunkte der Eisenbahnpolitik.

---

### Gegenwärtiger Stand der Entwicklung.

Unter allen Erdteilen hat keiner eine so späte Entwicklung des Eisenbahnwesens gesehen wie Afrika. Wenn man freilich die Größe der in Betracht kommenden Gesamtflächen vergleicht, dann ist die Entwicklung in Asien eine relativ noch geringere gewesen. Im Jahre 1865 beschränkte sich die Gesamtlänge der afrikanischen Schienenwege auf 600 km; 20 Jahre später waren noch nicht 8000 km erreicht — zu einer Zeit, in der das Eisenbahnnetz der Vereinigten Staaten von Nordamerika bereits über 200 000 km hinausgewachsen war. 1900 belief sich der Anteil Afrikas an der Gesamtlänge der in Betrieb befindlichen Eisenbahnen der Erde von mehr als

790 000 km nur auf 20 000. Heute umspannen 900 000 km Schienenstränge die Welt, kaum der 30. Teil davon aber entfällt auf Afrika.

Den Löwenanteil an den afrikanischen Schienenwegen hat England, zumal unter Einrechnung von Ägypten. Aber auch Frankreich ist in seinen Kolonien mit dem Eisenbahnbau sehr rührig gewesen. Nicht minder der Kongostaat, dessen Schienenwege an Länge zwar hinter denen der Deutschen und der Portugiesen in Afrika zurückstehen, den vorläufigen Bedarf aber aus dem Grunde relativ besser decken, weil dem Kongostaat so außerordentlich umfangreiche Binnenschiffahrtswege zur Verfügung stehen.

An dem gesamten afrikanischen Eisenbahnnetz von annähernd 30 000 km ist Deutschland gegenwärtig mit nur 1398 km beteiligt, während England ein afrikanisches Schienennetz von zehnfacher Ausdehnung in Betrieb hat, die ägyptischen Bahnen nicht eingerechnet.

Vergleicht man die afrikanischen Eisenbahnen der verschiedenen Mächte mit der Größe und Einwohnerzahl ihres afrikanischen Besitzes, so schneidet Deutschland gleichfalls sehr schlecht ab, da in seinen Kolonien auf 100 qkm erst 0,05 km Eisenbahnen entfallen, wogegen die Durchschnittszahl für ganz Afrika 0,15 beträgt, die englischen Besitzungen aber bereits den Stand von 0,25 und Ägypten gar 0,81 erreicht haben. Auf 10 000 Einwohner kommen in den deutschen Kolonien 1,21 km Eisenbahnen, in ganz Afrika 2,34, in den englischen Kolonien 4,03, in Ägypten 5,40. Nach der Vollendung der zurzeit im Bau begriffenen Bahnen werden in den deutschen Kolonien immer erst 1898 km Schienenstrang fertiggestellt sein, und die Eröffnung dieser Strecken steht zum Teil erst im Jahre 1910 bevor. Bei seinem bisherigen kolonialen Bausystem wird Deutschland in einigen Jahren noch weit mehr hinter den rührigen kolonialisatorischen Mächten zurückstehen als gegenwärtig.

Die große Denkschrift Dernburgs über die Eisenbahnen Afrikas berechnet, daß, abgesehen von den Privatbahnen, die einzelnen kolonialisatorischen Mächte gegenwärtig über folgende fertige und im Bau begriffene Eisenbahnen verfügen: England über 15 000 km, Frankreich gegen 10 000, Ägypten rund 7000, Portugal 2300, Deutschland dagegen weniger als 2000.

Alle Kolonialländer haben infolge der gemachten Erfahrungen den Eisenbahnbau in Afrika nicht nur absolut, sondern auch prozentual (im Verhältnis zur vorangegangenen Zeit) immer mehr gesteigert, was sicher nicht der Fall gewesen wäre, wenn man mit dem afrikanischen Eisenbahnbau im allgemeinen keine guten Erfahrungen gemacht hätte. Nur Deutschland wird mit der Zeit immer rück-

ständiger, wodurch es nicht nur die Entwicklung seiner Kolonien hemmt, sondern auch das wirtschaftliche und politische Übergewicht der Nachbarkolonien, die uns mit ihren Bahnen den Verkehr entziehen, steigert. Eine Politik, wie sie unfruchtbarer und verfehlter kaum gedacht werden kann! —

Sehen wir im britischen und französischen Kolonialreich bereits ein reguläres Eisenbahnnetz sich entwickeln und im Kongostaat eine enge und vollständige Verbindung zwischen natürlichen und künstlichen Verkehrsstraßen herstellen, so haben wir in den deutschen Kolonien noch gar keinen organischen Ausbau eines Eisenbahnnetzes oder einer systematischen Verbindung von Binnenschiffahrt und Eisenbahnverkehr. Den Grund für unsere bisherige Untätigkeit auf dem Gebiete des kolonialen Eisenbahnbaues sucht Paul Fuchs zutreffend einesteils in dem mangelnden Verständnis unseres Volkes für die Notwendigkeit von Eisenbahnen zur Erschließung und Nutzbarmachung unserer Kolonien überhaupt, andererseits in der Uneinigkeit der Bahnfreunde selbst, die in jahrelanger unfruchtbarer Polemik ein Projekt gegen das andere ausspielten und damit jede Förderung des Eisenbahnbaues vereitelten. Auch die Regierung ist nicht unschuldig daran, daß wir mit unserem Eisenbahnbau in Deutsch-Ostafrika noch in den Kinderschuhen stecken. Sache der Regierung wäre es gewesen, schon vor Jahren in weitgehendstem Maße vornehmlich wirtschaftliche Unterlagen für die in Frage kommenden Linien zu beschaffen, um dann auf Grund des gewonnenen Materials entschlossen die Führung für diese oder jene Linie zu übernehmen. Man kann es dem Reichstage nicht verdenken, daß er bei der Bewilligung von Mitteln für den Eisenbahnbau in unseren Kolonien umfangreiche Unterlagen zu haben wünscht, die es seinen Mitgliedern ermöglichen, sich ein ungefähres Bild von den wirtschaftlichen Verhältnissen der betreffenden Kolonie zu machen.

Bekannt ist, daß die einzelnen afrikanischen Eisenbahnen eine sehr verschiedene Spurweite und demgemäß eine sehr verschiedene Leistungsfähigkeit aufweisen. Die Spurweiten schwanken zwischen 0,60 und 1,435 m. Mehr als die Hälfte aber aller afrikanischen Bahnen hat die sogenannte Kapspur von 1,067 m, und ungefähr je ein Drittel des Restes entfallen auf die Weiten von 1,435, 1,0 und 0,6 m. Sehr verschieden sind die Baukosten pro Kilometer, je nach der gewählten Spurweite und den zu überwindenden Geländeschwierigkeiten. Sie schwanken ungefähr zwischen einem Minimum von 25 000 und einem Maximum von 250 000 Mark pro Kilometer.

Bemerkenswert ist, daß im allgemeinen die deutschen Bahnen am billigsten gebaut sind; so ist die Otavibahn nicht nur die längste Schmalspurbahn der Welt, sondern zugleich auch die am schnellsten und trotzdem am billigsten gebaute Kolonialbahn. Mit der Meterspur ist unter allen afrikanischen Bahnen die Togobahn mit rund 25 000 Mark pro Kilometer am billigsten gebaut, und mit der Kapspur die Lüderitzbuchtbahn, die etwas über das Doppelte pro Kilometer erforderte.

Über die Tarife sei in Ergänzung des oben speziell für Deutsch-Südwestafrika Mitgeteilten noch erwähnt: Zum Vergleich der Kosten der Personenbeförderung in Deutschland und auf den verschiedenen Bahnen in Deutsch-Afrika dienen folgende Sätze: Der Einheitssatz der Staatsbahnen in Deutschland ist seit der Personentarifreform für die erste Klasse 7,0, für die zweite 4,5, für die dritte 3,0 und für die vierte Klasse 2,0 Pfg. Auf der südwestafrikanischen Eisenbahn Swakopmund—Karibib betragen die Sätze für die drei Wagenklassen 10,6 und 4 Pfg.; mit der Pferdekarrre dagegen kostete vor Eröffnung der Bahn die Beförderung von Swakopmund bis Windhuk 120 Mk., d. h. auf den Personenkilometer  $33\frac{1}{3}$  Pfg. Die Sätze auf der Togobahn für die drei Wagenklassen sind 25, 15 und 2 Pfg. Für die Usambarabahn mit nur 2 Wagenklassen betragen die Tarife 6 und 1 Pfg. pro Kilometer. Auf der britischen Ugandabahn werden 32, 5—16, 9 und 2,7 Pfg. erhoben, auf der Kongobahn für die beiden Klassen 100 bzw. 10 Pfg. Die Kosten der Güterbeförderung von 1 Tonnenkm werden auf der preußischen Staatsbahn bei Stückgut nach dem Einheitssatz von 11 Pfg. berechnet. In Ostafrika stellt sich der Einheitssatz für den Tonnenkm bei der Beförderung durch Träger auf 230 Pfg. In Togo auf 167 Pfg. Dagegen werden bei der Usambarabahn nur Sätze von 8—40 Pfg. pro Tonnenkm erhoben. In Südwestafrika erforderte der Ochsenwagentransport 88 bis 155 Pfg. pro Tonnenkm, auf der Eisenbahn Swakopmund—Karibib dagegen bezifferten sich die Sätze auf 12—40 Pfg. Auf der Togobahn schwanken sie zwischen 10 und 75 Pfg., auf der Kongobahn zwischen 20 und 200 Pfg.

Was die Eigentums- und Betriebsverhältnisse anbetrifft, so ist mehr als die Hälfte aller afrikanischen Bahnen im eigenen Unternehmen der Kolonie, mehr als ein Drittel entfällt auf Privatunternehmungen, der Rest auf Staatsunternehmungen des Mutterlandes. Die Zukunft gehört allem Anschein nach den Eisenbahnen im eigenen Betrieb der Kolonien, wogegen Staatsunternehmungen des Mutterlandes im großen und ganzen nur dort zur Anwendung gekommen

Eigentums-  
und Betriebs-  
verhältnisse.

sind, wo es sich für das Mutterland um wichtige strategische Erwägungen handelte, wie bei der englischen Ugandabahn und der französischen Sudanbahn. Das Privatbahnsystem ist nur noch in Algier, Tunis und im Kongostaat vorherrschend. Nach allem, was man von seiten der deutschen Verwaltung hört, ist auch sie gewillt, immer mehr zum System der Koloniebahnen überzugehen. So las man in der hinsichtlich ausgesprochener Tendenzen so zurückhaltenden amtlichen Denkschrift des Kolonialamts folgende Betrachtungen:

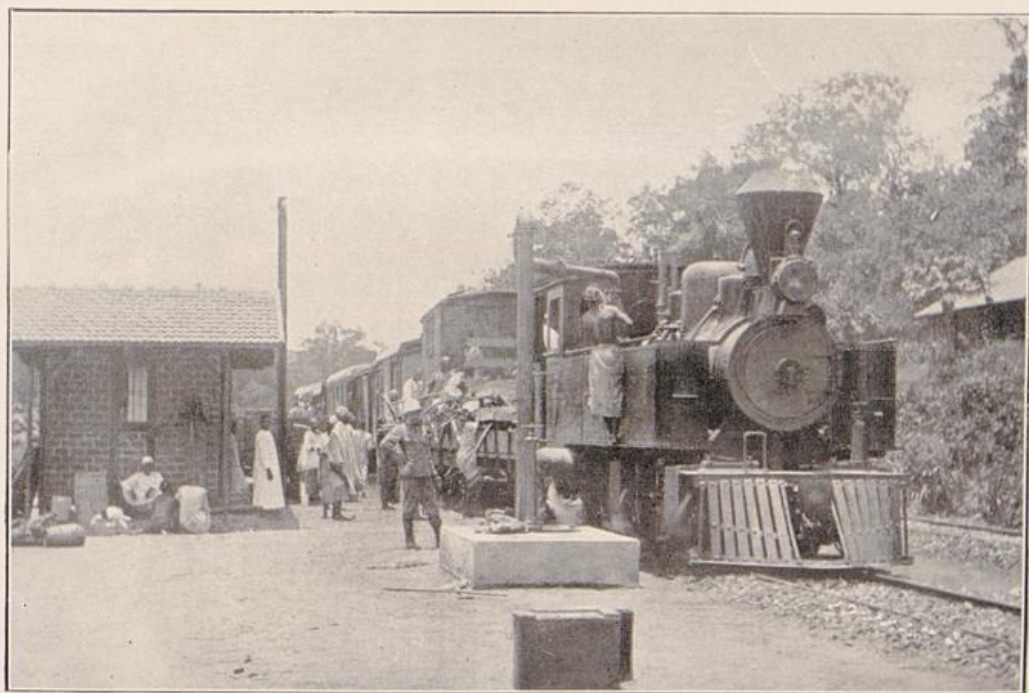
„Die alten, jedem geläufigen Argumente für die Privatgesellschaften, daß der Staat zu teuer baue und verwalte und daß die Kolonien zu langsam vorwärts kommen, daß das Gewinnstreben der Privaten auch den Vorteil möglicher Betriebsvollkommenheit mit sich bringe, werden durch die Erfahrungen im afrikanischen Eisenbahnwesen wenig gestützt. Die algerischen Eisenbahnen wären in der Hand des Staates oder der Kolonie sicher zu besseren Resultaten nicht bloß hinsichtlich der Leistungsfähigkeit, sondern auch der Rentabilität gelangt. Der Ansporn zur Betriebsvervollkommnung ist jedenfalls bei einer Kolonieverwaltung, bei welcher nicht bloß Gewinnstreben, sondern der Erfolg der gesamten Landesverwaltung und der Finanzwirtschaft der Kolonie auf dem Spiele steht, zum mindesten ebenso vorhanden wie bei einer Privatgesellschaft. Selbst eine Staatsbahn des Mutterlandes, wie die Ugandabahn, dürfte, wenn auch infolge besonderer Verhältnisse teuer im Bau, doch hinsichtlich Raschheit des Baues und der Betriebsergebnisse den Vergleich mit allen Privateisenbahngesellschaften in Afrika aushalten können.“

Übrigens schließt die theoretische Bevorzugung der in eigener Verwaltung der Kolonien stehenden Eisenbahn Privatbahnen namentlich dort nicht aus, wo weniger allgemeine Verkehrsinteressen in Frage kommen, als die Erschließung von Gebieten bestimmter Privatunternehmungen, insbesondere die Verbindung von Bergwerken mit der Küste. Für Koloniebahnen kann das Mutterland die nötigen Darlehen vorstrecken, für Privatunternehmungen kann es Zinsgarantien, jährliche Zuschüsse oder Landkonzessionen als Unterstützung gewähren.

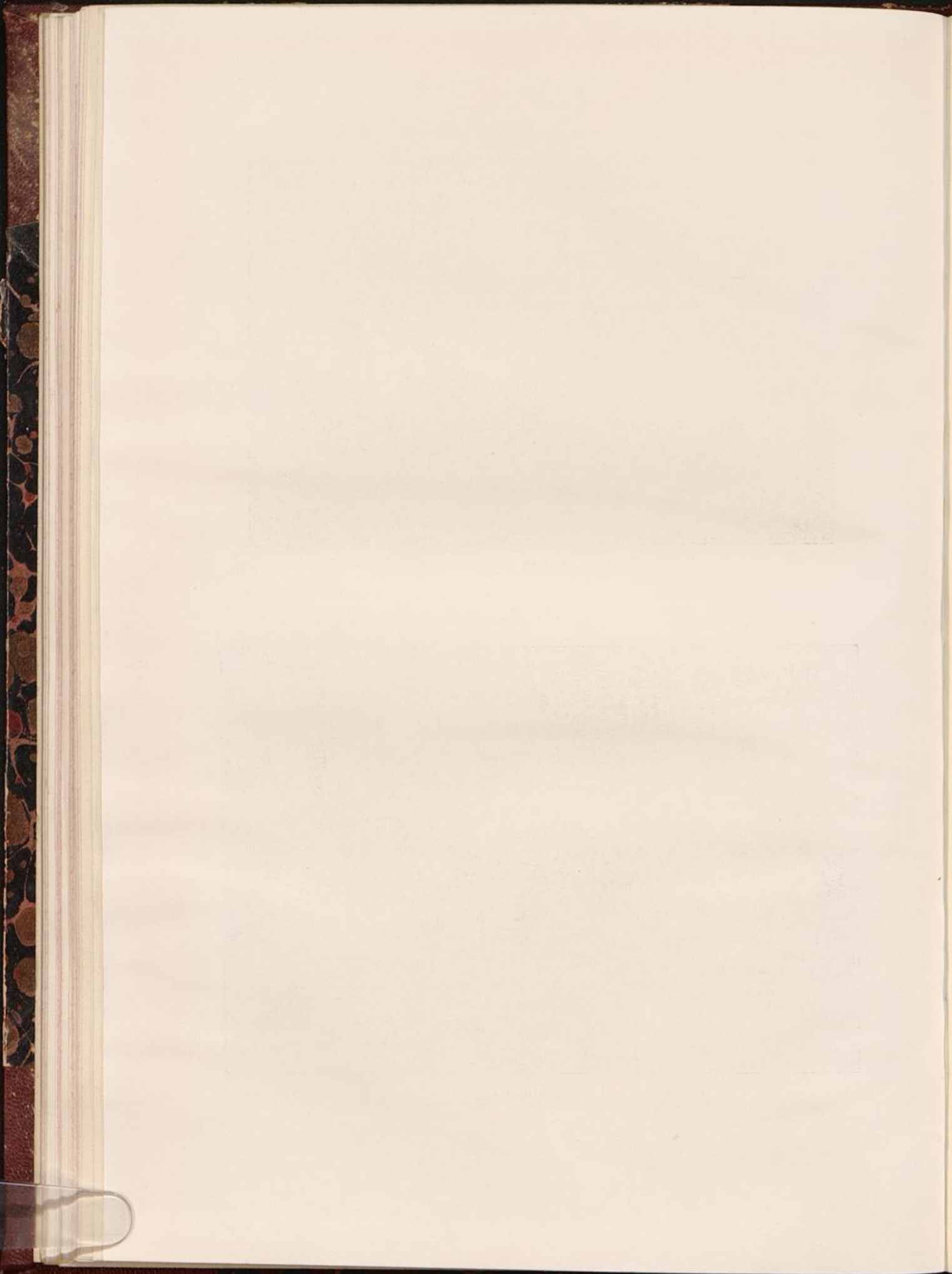
Die finanzielle Selbständigkeit der Kolonien ist das Ziel, das nicht gerade vor dem Bau der Kolonialbahnen steht, sondern gleichzeitig mit diesem erstrebt werden kann. Es ist klar, daß die finanzielle Selbständigkeit einer Kolonie um so schneller herbeigeführt zu werden vermag, je eher ihre natürlichen Hilfsquellen durch Verkehrsmittel erschlossen werden. Andererseits aber wird diese finan-



Bahnhof Mombo.



Station Kiuhuhi.



zielle Selbständigkeit um so mehr verzögert, je länger Eisenbahnbaukosten auf den Schutzgebietsetat gestellt werden. Den gegebenen Ausweg bilden die Darlehen des Mutterlandes für die Zwecke des Eisenbahnbaues. Dann wird das Ziel der rechtzeitigen Erschließung erreicht, ohne daß die Baukosten den Kolonialetat belasten, in dem vielmehr nur die Zinsen für das Eisenbahndarlehen des Mutterlandes erscheinen.

Unsere Kolonie Togo baute mit Reichsdarlehen eine Bahn, und ähnlich liegt die Sache bei der Eisenbahn Lüderitzbucht—Keetmanshoop, wo auch ein vom Reich gewährtes Darlehen vom 1. April 1911 ab mit  $3\frac{1}{2}$  Prozent zu verzinsen und von 1912 mit drei Fünftel Prozent zu amortisieren ist. Wenn die deutsche Eisenbahnpolitik in den afrikanischen Kolonien auf dem hier betretenen Wege fortschreiten und zu dem System der Kolonieverwaltungsbahn in seiner vollen Ausgestaltung übergehen will, muß vor allem die Grundlage einer erhöhten Selbstverwaltung geschaffen werden.

Begonnen hat die deutsche koloniale Eisenbahnpolitik damit, Privatgesellschaften den Eisenbahnbau derart zuzulassen, daß sie dieselben mit Garantien und Konzessionen ausstattete. Die Garantien des Reiches an diese Gesellschaften beziehen sich in Kamerun und bei der ostafrikanischen Bahn nach Morogoro nicht bloß auf die Verzinsung, sondern auch auf die Rückzahlung des Kapitals, und zwar mit 20 Prozent Aufschlag über den Nominalwert.

Die Reichsinitiative selbst hat für eine durchgreifende Erschließung der Kolonien durch Eisenbahnen versagt. Es ist deshalb dahin zu streben, daß die Kolonien ihr Schicksal in ihre eigene Hand gelegt bekommen, ihnen die Möglichkeit eröffnet wird, Anleihen aufzunehmen zu Zwecken, die das Finanzvermögen, das Kronland wertvoller machen sowie die Steuerkraft und Zolleinnahmen erhöhen. Dann wird das Budget der Kolonien nicht nur von außerordentlichen Ausgaben entlastet bzw. diese werden auf eine Reihe von Jahren und auch auf die nächste Generation verteilt, sondern jeder, der für den Dienst der Anleihen beisteuert, weiß auch, daß er es für Zwecke tut, die ihm selbst zugute kommen. Werden doch auch im Mutterlande nicht bloß vom Staate, sondern auch von den Kommunen Anlagen für werbende Zwecke, für Vorbereitung werbender Zwecke und für allgemeine Landeskultur durch Anleihen ausgeführt, an deren Tilgung auch die künftige Generation mit Recht beteiligt wird. Wir müssen uns ebenso, wie wir uns an Staats-, Provinz- und Gemeindegeldleihen gewöhnt haben, auch an

Kolonialanleihen gewöhnen, nachdem wir einmal ein Kolonialstaat geworden sind.

Die Voraussetzung für Anleihen, daß unsere kolonialen Budgets nicht mehr mit Defizits, sondern mit Überschüssen abschließen, ist vor allem dadurch zu schaffen, daß in ähnlicher Weise, wie bei den französischen Kolonien und in Afrika in der Hauptsache auch bei den englischen Kolonien, von den kolonialen Budgets die Ausgaben für die allgemeine Aufrechterhaltung und Verteidigung der Landeshoheit übernommen werden.

**Rentabilität.**

Die Rentabilität der afrikanischen Eisenbahnen hat sich im allgemeinen weit günstiger entwickelt, als jeweils bei ihrem Bau angenommen wurde. Das charakteristischste Beispiel bildet wieder einmal die britische Ugandabahn, die ursprünglich aus strategischen Gründen gebaut wurde und von der auch die größten Optimisten nicht zu erwarten hofften, daß sie sich in absehbarer Zeit rentabel gestalten würde, bei der aber tatsächlich dieser Zustand überraschend schnell erreicht worden ist.

Man wird in Ländern wie den meisten afrikanischen Kolonien, wo die Eisenbahnen nicht nur ein Mittel, sondern zurzeit das wichtigste Mittel zur wirtschaftlichen und finanziellen Entwicklung des Landes sind, noch mehr als anderswo zwischen direkter und indirekter Rentabilität der Eisenbahnen unterscheiden müssen.

Zur Darlegung der indirekten Rentabilität bedarf es wohl kaum eines Wortes. Die allgemeine wirtschaftliche Erschließung kommt nicht nur den einzelnen Interessenten der Produktion und des Handels, an deren Nutzen das Eisenbahnunternehmen nicht direkt beteiligt ist, zugute, sondern dem letzteren selbst durch Verkehrszuwachs, bei Landkonzessionen und Nutzungsrechten auch durch Steigerung des Wertes derselben. Ist die Eisenbahn im Besitze der Kolonie, so bringt die von ihr bewirkte wirtschaftliche Erschließung der Kolonie auch einen sehr realen fiskalischen Nutzen außer den Betriebsüberschüssen durch die Steigerung des Wertes der im Besitz der Kolonie befindlichen Ländereien, Forsten, Regalien usw. und insbesondere durch Erhöhung der Zolleinnahmen.

Nichts wäre, wie auch von kolonialamtlicher Seite betont wird, verkehrter, gerade in den Kolonien, wo noch alle Werte im Werden sind, als den Eisenbahnfiskus wie einen Staat im Staate und seine Ausgaben und Einnahmen isoliert zu betrachten. Ob die koloniale Finanzwirtschaft einen Einnahmewachstum aus Betriebsüberschüssen der Eisenbahn oder aus Überschüssen der Zollverwaltung durch die Wirkung der Eisenbahn erhält, ist für den

Erfolg gleichgültig. Zu diesen gar nicht unbestimmten, sondern direkt finanzwirtschaftlichen Elementen der indirekten Rentabilität treten dann noch die ziffernmäßig wenig erfaßbaren und finanzwirtschaftlich nur indirekt wirksamen Vorteile, wie politisch-strategische Bedeutung der Eisenbahnen, besonders Verringerung des Militärs, Ersparung an Kosten in der gesamten Verwaltung durch Konzentration infolge der Verkehrsmittel usw. Auch dieses Gebiet der Rentabilität, so wenig es vielfach statistisch genau faßbar ist, darf nicht unberücksichtigt bleiben.

Wir haben in unserem ostafrikanischen Schutzgebiet für die große Bedeutung der indirekten Rentabilität einer Kolonieerschließungsbahn geradezu ein Schulbeispiel vor Augen. Freilich verspüren wir dort nicht die Wirkung einer von uns selbst gebauten Erschließungsbahn, sondern den (durch Zolleinbußen an der Küste zum Teil wieder aufgehobenen) Einfluß der benachbarten Ugandabahn, die in ihrer Wirkung auf unser Gebiet übergreift.

---

### **Eisenbahnpolitische Grundsätze für Deutsch-Afrika.**

Die größten Verdienste um die Erkundung der Gebiete, die für Eisenbahnbauten in den deutschen Kolonien in Frage kommen, hat sich das Kolonialwirtschaftliche Komitee erworben, das nach langjährigen Erfahrungen im vorigen Jahr für die afrikanische Eisenbahnerkundung folgende Grundsätze aufgestellt hat:

Zur Schaffung von Unterlagen für einen planmäßigen Eisenbahnbau in den Schutzgebieten und zur Klärung der in Frage kommenden Interessengebiete sind objektive wirtschaftliche und technische Erkundungen erforderlich. Zweck der Erkundungen ist: die Rentabilitätsaussichten nach Möglichkeit festzustellen bzw. Fehlschläge zu verhüten; die Ergebnisse der Erkundungen bilden ein wertvolles Material für die Regierung, Reichstag und Eisenbahninteressenten.

Für den Zeitpunkt der Inangriffnahme des Baues der einzelnen Bahnlinien innerhalb des Eisenbahnbauplanes sind dann eine Reihe von Faktoren entscheidend: wie die Pläne fremdländischer Konkurrenzbahnen, die jeweiligen politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse des Mutterlandes und der Kolonie, das Interesse und die Willigkeit des Privatkapitals und, soweit es sich um Regierungsbahnen oder Privatbahnen mit Zinsgarantien oder Konzessionen handelt, der Reichshaushalt und die Bereitwilligkeit des Reichstags. Verkehrt wäre es, durch eine Agitation eine Bahnlinie gegen die andere

auszuspielen, da dies erfahrungsgemäß nur hemmend auf die Entwicklung der kolonialen Eisenbahnpolitik einwirkt.

Für die Eisenbahnerkundungen in Afrika ist ferner der Grundsatz aufgestellt: die generelle Trassierung erfolgt durch Techniker und Wirtschaftler gemeinsam. Im Anschluß daran erfolgt die Erkundung des weiteren Hinterlandes (deutsche oder fremdländische Gebiete) und der fremdländischen Eisenbahnen und Wasserstraßen, welche ev. mit der deutschen Linie konkurrieren oder sonst zum Vergleich herangezogen werden können. Mit der Ausführung der Eisenbahnerkundungen werden nur solche Kaufleute, Landwirte und Ingenieure betraut, welche gründliche Fachkenntnis mit Tropenerfahrung vereinigen. —

Das Kolonialamt seinerseits hat aus dem reichen Material in der Denkschrift über afrikanische Eisenbahnpolitik nachstehende Folgerungen gezogen:

Nahezu alle afrikanischen Eisenbahnen mit sehr verschwindenden Ausnahmen haben bereits von der Eröffnung an oder innerhalb sehr kurzer Frist nachher mindestens ihre eigenen Betriebsausgaben einschließlich der Unterhaltung zu decken vermocht; eine größere Anzahl hatte von vornherein eine Rente. Die Wirkungen von Eisenbahnen sind überall gewesen:

a) Eine erhebliche Erhöhung des Import- und Exporthandels und damit eine entsprechende Steigerung der Zolleinnahmen auf Grund einer erhöhten Produktions- und Konsumsfähigkeit besonders auch der Eingeborenenbevölkerung und einer Ausdehnung der Handelsbeziehungen.

b) Erhöhung der Steuerkraft überhaupt; wesentliche Sicherung der Verwaltung und damit eine Steigerung der den Eingeborenen auferlegten Kopf-, Hütten-, Wege- oder Arbeitersteuer. Die Steigerung der Einnahmequellen aus a und b hat fast in allen Fällen dazu hingereicht, die finanzielle Last für Verzinsung und Tilgung der für den Eisenbahnbau aufgewendeten Summen mehr als auszugleichen, so daß sich die Gesamtfinanzen der Kolonien durch den Eisenbahnbau nicht verschlechtert, vielfach aber erheblich verbessert haben.

c) Eine friedliche Ausdehnung der zivilen Gewalt, wo solche noch nicht bestanden hat, die Eindämmung von Aufstandsbewegungen beziehungsweise deren vollständige Verhinderung und damit eine große Ersparnis in den Ausgaben für Feldzüge und Expeditionen.

d) Durch den Bau von Eisenbahnen ist die sanitäre Hebung der Eingeborenen durch Vermeidung von Seuchen und ihre Er-

haltung durch Vermeidung von Hungersnöten und die Verminderung der zerstörenden Einflüsse von Naturgewalten nahezu überall ermöglicht worden.

e) Der Eisenbahnbau schafft Arbeitsgelegenheit für die Eingeborenen und ist ein geeignetes Mittel, sie zur Tätigkeit heranzuziehen, indem durch Eröffnung von Eisenbahnlinien das im tropischen Afrika übliche Transportmittel der Trägerkarawanen entbehrlich wird. Dadurch wird eine außerordentliche Anzahl von kräftigen Arbeitern für die anderweite Entwicklung der Kolonien gewonnen. Die erleichterte Zufuhr von Lebensmitteln und die Erhöhung des Wertes ihrer Produktion sichern den Eingeborenen eine verbesserte Lebenshaltung. Der Einzug der Kultur wird erleichtert. Es werden nicht nur den in den Schutzgebieten ansässigen Weißen bessere Lebensbedingungen geschaffen, ihnen die Gründung bzw. Überführung einer Familie erleichtert, das heißt die Ansiedlungstätigkeit in den dafür geeigneten Gebieten ermöglicht, sondern es wird auch das Eindringen europäischer Kultur bei den Eingeborenen wesentlich gefördert, das Werk der Missionare von einem großen Teil seiner Gefahren entkleidet und in seiner Leistung erhöht. Schließlich wird auch der staatlichen Ordnung, wie bereits angeführt, durch eine Verbesserung und Erleichterung der Rechtspflege ein stärkerer Boden gegeben.

f) Hinsichtlich des Eigentums kann festgestellt werden, daß der Privatbesitz von Kolonialbahnen sich nicht bewährt, da diese in einem noch in der Erschließung befindlichen Lande nicht allein kommerziellen Rücksichten dienstbar gemacht werden, sondern neben diesen Aufgaben noch der Befestigung der Staatshoheit im allgemeinen, d. h. öffentlich-rechtlichen Zwecken und des Wohles der Ansiedler und Eingeborenen unabhängig von dem kommerziellen Ergebnis, ebenso wie schließlich strategischen Zwecken zu dienen bestimmt sind. Daher haben es fast alle Kolonisationsstaaten für richtig befunden, Bahnen für Rechnung der Kolonien zu erbauen bzw. in deren Besitz überzuleiten und für deren Entwicklung und Gedeihen die Kolonien selbst verantwortlich zu machen.

g) Die Finanzierung der meisten Kolonialbahnen erfolgt durch Anleihen, deren Unterbringung mit oder ohne Garantien des Mutterlandes zu einem den heimatlichen Zinsfuß nicht wesentlich überschreitenden Betrag zu gelingen pflegt. Voraussetzung für dieses Vorgehen ist eine entsprechende budgetäre Selbständigkeit der betreffenden Kolonien, welche die Übernahme der aus dem Bau der Bahn sich ergebenden finanziellen Belastung und Garantien ermög-

licht. Dem entspricht aber auch das Bestimmungs- oder Mitbestimmungsrecht der Kolonien über die zu wählenden Tracen, die Unternehmungsart und die Tarife.

h) Unabhängig von der Frage des Besitzes ist die Frage nach der zweckmäßigen Art des Betriebs zu lösen. Die Überlassung des Betriebes an Privatunternehmungen unter staatlicher Hoheit und Tarifkontrolle ist dort und auf eine bestimmte Zeit angezeigt, wo infolge eines geringen Netzes der Ersatz und die Ergänzung des Personals auf Schwierigkeiten stößt.

i) Hinsichtlich der technischen Konstruktion ist festzustellen, daß Hauptbahnen, besonders solche, für welche die Aussicht besteht, daß sie mit dem Netz von Nachbarkolonien eventuell verbunden werden können, trotz der entstehenden Mehrkosten von vornherein in der afrikanischen Spurweite von 1 m bzw. 1,067 gebaut werden sollten, während für Zweigbahnen und Bahnen lokaler Bedeutung Schmalspurbahnen gewöhnlich dem Bedürfnis nicht nur genügen, sondern dasselbe auch auf lange Zukunft hinaus zu decken vermögen. Für gewisse, besonders reiche Bezirke kommen sogar Kleinbahnnetze selbst mit tierischer Zugkraft, wo solche gedeihen kann, in Frage. Selbst in sehr schwierigen Geländebeziehungen Afrikas können Eisenbahnen zu Preisen gebaut werden, welche deren Rentabilität nicht ausschließen. Die durchschnittlichen Aufwendungen Deutschlands für den Kilometer Eisenbahn bleiben unter dem Mittel.

Diese Schlußfolgerungen scheinen mir nach gewissen Richtungen noch der Ergänzung zu bedürfen: Deutsche Eisenbahnpläne können heute kaum mehr ohne Rücksicht darauf entworfen werden, daß sich in Zukunft auch über ganz Afrika ein Eisenbahnnetz spinnen wird, dem sich die deutschen Bahnen zweckmäßig eingliedern müssen. Es braucht nur auf die anliegende Verkehrskarte von Afrika verwiesen zu werden, auf der sowohl die fertigen, wie mehrere projektierten Eisenbahnen veranschaulicht sind.

Nimmt man alle Projekte als der Ausführung entgegenlaufend, so ergibt sich für die Gegenwart und Zukunft ein wesentlich verschiedenes Bild: In der Gegenwart ist nur in Britisch-Südafrika schon von einem ausgebauten Eisenbahnnetz die Rede, demnächst am ehesten in Algier und Tunis; sonst aber treffen wir im wesentlichen nur auf Stichbahnen, deren zum Teil sehr ausgedehnte Fortsetzung und Verbindung untereinander späteren Zeiten vorbehalten ist. Das Zukunftsbild dagegen zeigt große Durchquerungen des ganzen Erdteils, sowohl von Norden nach Süden, wie von Osten nach Westen: Da ist zunächst die Kap—Kairobahn, die von Süden

aus zusehends an den Tanganikasee heranführt und von diesem dann nur noch der Verbindung mit dem schiffbaren Nil bedürfen wird. Da sind aber ferner noch andere nord-südliche Durchquerungen, wenigstens jener großen Ausbuchtung des Erdteils, die sich zwischen dem Golf von Guinea und dem Mittelmeer westwärts dehnt. Die Pläne der Sahara-Durchquerung führen einmal von Algier aus nach Timbuktu, wo sie den Anschluß an den schiffbaren Niger finden, und dann von Biskra aus zum Tsadsee, von dem aus der Anschluß entweder durch den Schari und Benue nach dem Golf von Guinea oder weiterhin in das Kongobecken und zur Kongomündung gegeben wäre. Eine ost-westliche Durchquerung ist zunächst ins Auge gefaßt durch eine Verbindung des Tsadsees mit dem Nil, die ihre westliche Fortsetzung durch das Benue-System, ihre östliche durch die bereits bestehende Bahn von Kartum nach Port Sudan im Roten Meer finden würde.

Eine weitere west-östliche Verbindung stellt die projektierte Eisenbahn vom Kongobecken nach dem Nil dar, fortgesetzt durch die gleichfalls projektierte Bahn vom Nil durch Abessinien zur Somaliküste. Auf direkterer Strecke würde einstmals die deutsch-ostafrikanische Zentralbahn den Osten und Westen miteinander in Verbindung bringen, da das fehlende Glied vom Tanganikasee zum Kongobecken jedenfalls schon vorher fertig gestellt sein dürfte. Auch von Portugiesisch-Angola aus reifen die Projekte bereits einer zusammenhängenden west-östlichen Durchquerung entgegen. Auf der neuen Karte des Kolonialamts sahen wir diese Durchquerung nur durch portugiesisches und englisches Gebiet führen und vermißten eine auch das deutsche Gebiet in Südwestafrika durchziehende Linie.

Eine Karte, die fünf Jahre zuvor der Leipziger Geograph Professor Meyer seinem Werk „Die Eisenbahnen im tropischen Afrika“ anfügen konnte, enthielt noch eine solche Verbindung, nämlich vom portugiesischen Hafen Port Alexandre quer durch das deutsche Ovamboland hindurch und durch das britische Betschuanaland in der Richtung von Nordost nach Südost zur Kap—Kairobahn. Da inzwischen die Otavibahn nicht von Port Alexandre aus, sondern von Swakopmund aus gebaut ist, so ist dieses Projekt bis auf weiteres hinfällig geworden. Auch die Zukunftsmusik, die Bahn von Lüderitzbucht nach Keetmanshoop dereinst ins britische Gebiet hinein nach Kimberley zu führen und dadurch den deutschen Hafen zu einem hervorragenden Durchgangshafen zu machen, klang uns aus der amtlichen Karte Dernburgs nicht entgegen.

Es wird aber immerhin auch schon jetzt darauf Bedacht zu nehmen

sein, in welches Verhältnis in fernerer Zukunft beispielsweise unsere südwestafrikanischen Bahnen zu denjenigen Britisch-Süd- und -Zentralafrikas zu treten vermöchten, unsere ostafrikanischen zur Kap-Kairobahn, diejenigen Kameruns zu den französischen Durchgangsbahnen in Nordafrika. Die Entwicklung des afrikanischen Verkehrswesens ist auf dem Punkt, eine großzügige und einheitliche Verkehrspolitik sowohl in der Hinsicht zu verlangen, daß die Eisenbahnbauten die natürlichen Verkehrsstraßen der Binnenschiffahrt ergänzen und ihrerseits eine Ergänzung finden in den Automobilstraßen (deren Betrachtung unser letztes Kapitel zu widmen sein wird) wie in der Hinsicht, daß die einzelnen Eisenbahnen unter sich für die Zukunft einen gewissen Zusammenhang erstreben.

Eisenbahnbau  
und Arbeiter-  
frage.

In dem Augenblick, da die Nachrichten von Dernburgs Eindrücken auf seiner Afrikareise eine frischere Initiative auf dem Gebiet des Eisenbahnbaues in Deutsch-Ostafrika erwarten lassen, haben sich auch wieder die wegen der Arbeiterfrage gehegten Bedenken eingestellt. Es wird notwendig sein, ihnen beizeiten zu begegnen, bevor sie hemmend auf die nun schon seit so langen Jahren hinlänglich retardierend behandelten Eisenbahnprojekte einzuwirken vermögen. Selbst wenn der Eisenbahnbau vorübergehend Arbeitermangel schafft, macht er auf die Dauer doch um so mehr Arbeitskräfte frei, die auf den betreffenden Strecken für den so viele Menschenkräfte erfordernden Trägerdienst in Wegfall kommen.

Zwischen den großen Gebieten im Norden, in denen das Lasttier, und im Süden, in denen der Ochsenwagen als Lastenbeförderungsmittel benutzt werden, zieht sich durch die ganze Breite des schwarzen Erdteils ein Streifen, in dem lediglich der Mensch der Lastenbeförderung dienstbar gemacht wird. Abgesehen von Südwestafrika, dessen teurer Ochsenwagenverkehr durch den Aufstand hinlänglich bekannt geworden ist, gehören die deutschen Schutzgebiete in Afrika durchweg in diese Zone des Trägerverkehrs. Die in Afrika bestehenden Landverkehrswege sind nun meist noch höchst primitive und fehlen in weiten Gebieten noch ganz. Mag auch in dem außertropischen Norden und Süden des Erdteils der Straßenbau besser entwickelt sein — in dem Wüsten- und Steppengebiet und in dem ganzen tropischen Afrika handelt es sich überhaupt meist nur um Verkehrspfade und nur selten um Verkehrswege, auf welchen der Lastenverkehr, soweit er überhaupt in Betracht kommt, jedenfalls enorm teuer ist. In tropisch heißen Gegenden und da, wo die Tsetsefliege einen Zugtierverkehr unmöglich macht, kommt überhaupt nur der teure Trägerverkehr der Eingeborenen in Betracht.

Wenn eine Trägerlast von 60 Pfund (engl.) von der deutschen Station Muanza am Süden des Victoriasees bis zur deutschen Küste 30 Mk. Fracht kostet, während dieselbe Last auf dem englischen Dampfer über den ganzen Victoriasee nach Port Florence und von da mit der über 900 km langen Eisenbahn zur englischen Küste gebracht, um das mehrfache billiger transportiert wird, so läßt schon dieses ein Beispiel die enorme Bedeutung der Eisenbahn gerade für die deutschen, bis jetzt noch fast ganz auf den Trägerverkehr angewiesenen tropischen Kolonien erkennen. Um eine 1000 kg schwere Last vom Victoriasee zur Küste bringen zu lassen, bedarf man einer ganzen Schar Träger und muß ungefähr 2500 Mk. für diese bezahlen, während die entsprechenden Frachtsätze auf unseren Bahnen je nach der Tarifklasse 45—540 Mk. betragen würden.

Absorbiert nun auch der Bahnbau zunächst eine große Anzahl von Arbeitern, so ist doch bei der vielfach recht dichten Bevölkerung der Kolonien der Vorteil, den die Eisenbahnen durch die Mobilmachung der Eingeborenen zur Arbeit leisten, von ausschlaggebender Wichtigkeit. Die eingeborene Bevölkerung in Deutsch-Ostafrika zeigt eine Verteilung, die den weiten Hochflächen und Gebirgen des Innenlandes eine zahlreiche und verhältnismäßig arbeitsame Bevölkerung bescherte, die niedrige Küstenzone dagegen mit spärlichen und zu anhaltender Arbeit untauglichen Menschenkräften bedachte. Die Küstenbezirke, einschl. Wilhelmstal, sind von ca. 800 000, die Innenbezirke aber von über 6 Millionen Menschen bewohnt. Allein der Bezirk Tabora enthält etwa 1 Million Einwohner, die im ganzen Osten Afrikas, weit über die Grenzen des deutschen Gebiets hinaus, als die besten und tüchtigsten Arbeiter, als erwerbsfrohe und dem Handel außerordentlich zugängliche Leute einen guten Namen haben. Die Verbindung dieses Landes und der angrenzenden, weitere Millionen Einwohner zählenden Distrikte mit der Küste würde die Arbeiterfrage für die Plantagen sofort lösen; auch würden die 40 000—60 000 Lastträger, die jetzt jährlich den Warenverkehr zwischen den Wanyamwesiländern und den Küstenstädten vermitteln, für Land- und Plantagenarbeit frei. Die Vermehrung dieses Arbeitsangebots bildet aber vielleicht das wichtigste Problem für die Entwicklung der Kolonie. Seine Lösung erscheint aussichtslos ohne eine Verbindung des volkreichen Innern nach der Küste, ohne vermehrte Weckung des Erwerbssinns der Bevölkerung durch unmittelbare Berührung mit der europäischen Kultur.

Im Jahre 1903/04 gingen von Daressalam und Bagamojo 51 000

Träger ins Innere und zurück, einschließlich Wartezeit 60 Tage. In den Bezirken Kilwa und Lindi leben nach Fuchs 4—5000 Männer vom Trägerdienst. Wie wichtig die Arbeiterfrage und ihre Lösung durch den Eisenbahnbau gegenwärtig ist, ergibt sich aus einer Denkschrift, welche die vereinigten Pflanzer der nördlichen Bezirke dem Gouverneur im vorigen Jahre überreichten. Die Pflanzer weisen nach, daß sie im Bezirk Tanga allein 1907 etwa 18 740 Arbeiter, im nächsten Jahre 25 940 Arbeiter, dann 39 270 Arbeiter und 1910 bereits 53 000 Mann brauchen werden, und geben an, daß einer solchen Nachfrage ein Angebot von ca. 5—6000 Mann gegenübersteht. In den andern Bezirken sind die Zustände ähnlich.

Gerade in Deutsch-Ostafrika würde der Eisenbahnbau volkreiche Gegenden erschließen, aus denen erst bei Vorhandensein eines schnellen Transportmittels die gewünschten Arbeitskräfte in ausreichender Zahl an die Küste gezogen werden könnten. Es erscheint in dieser Beziehung sehr bemerkenswert, was der bekannte Eisenbahnexperte des Kolonialwirtschaftlichen Komitees in seinem letzten Studienbericht geschrieben hat:

„Die Hauptarbeiterzentren liegen an den Seen, in Unjamwesi und Ussukuma; wenn Urundi und Ruanda erst mehr erschlossen sind, werden wir aus diesen reich bevölkerten Gebieten auch Arbeiter beziehen können, vorausgesetzt natürlich, daß wir die Leute mit einer Eisenbahn schnell zur Küste bringen können. Was die Wanjamwesi und Wassukuma betrifft, so haben dieselben heute so günstige Erwerbsgelegenheiten im eigenen Lande, daß sie an noch so gut bezahlter Plantagenarbeit an der Küste gar kein Interesse haben. Seitdem die Ugandabahn den Export von Erdnüssen und Fellen ermöglicht, verdienen die Leute reichlich; außerdem gehen sie auf den kurzen Strecken Tabora—Muanza, Tabora—Udjidji, Udjidji—Muanza gern als Träger; sie sind dann im allgemeinen nur vier bis sechs Wochen unterwegs, während der Marsch zur Küste und zurück über das Doppelte an Zeit in Anspruch nimmt. Haben diese Gebiete aber eine Eisenbahnverbindung mit der Küste, so werden Tausende von Arbeitern küstenwärts ziehen, genau so wie heute unzählige Wanjamwesi und Wassukuma an der Ugandabahn, in Uganda und Britisch-Ostafrika bis nach Mombassa hinunter Arbeit gesucht und gefunden haben.“

Auch über diese Frage hat sich übrigens Graf Goetzen in seiner Denkschrift von 1905 geäußert, und zwar in folgender Weise:

„Ein weiteres Moment, welches die sofortige Inangriffnahme größerer Bahnbauten zu einer zwingenden Notwendigkeit macht, ist

die drohende Krisis, die alle Plantagenunternehmungen an der Küste heute durch den Arbeitermangel in Frage stellt. Die Nachfrage übersteigt bei weitem das Angebot und kann aus den Plantagengebieten selbst nicht gedeckt werden. Da die Einfuhr von chinesischen Arbeitern mit allzu großen Kosten verbunden ist und auch sonst mancherlei Nachteile mit sich bringt, scheint die einzige Möglichkeit zur Besserung in einer Organisation der Anwerbung und in einer baldigen Öffnung der volkreichen Binnenländer für den Verkehr zu liegen, eine Maßregel, die jedenfalls auch gefahrloser ist, als eine Vermehrung des Arbeitsangebots unter den trägen und wenig zahlreichen Küstenbewohnern durch ein rigoroses Anziehen der Steuerschraube. Zu einem dieser Mittel muß die Regierung aber greifen, wenn nicht die weitere Anlage von Plantagen ins Stocken geraten, das Bestehen der vorhandenen gefährdet und damit einer der Vorteile zunichte gemacht werden soll, die eine Kolonie ihrem Mutterland einzubringen bestimmt ist.“

## Das Automobil in Afrika.

Die wechselseitige Ergänzung der verschiedenen modernen Transportmittel ist auch im schwarzen Erdteil nicht mehr erschöpft mit dem Ineinandergreifen von Motor- und Dampfschiffahrt einerseits und Eisenbahn andererseits. Auch das neueste Lastenbeförderungsmittel der modernen Technik hat sich in verschiedenen Teilen Afrikas Eingang verschafft. Mit die ersten Versuche der Verwendung des Automobils sind auf deutsche Initiative zurückzuführen, doch stehen wir in der praktischen Anwendung des Automobils in den Kolonien heute noch immer in den ersten Anfängen, während andere Länder vor uns auch in dieser Beziehung einen erheblichen Vorsprung gewonnen haben.

Schon vor Jahren ist von deutscher Seite in Südwestafrika ein Versuch gemacht worden, mit Hilfe von Automobillastzügen den Dünengürtel zu überwinden. „Dampfochse“ hieß er bei seiner Ausfahrt und „Luther“ ward er scherzhaft von den südwestafrikanischen Ansiedlern genannt, als er drüben im Sande unrettbar stecken blieb und man ihm in verändertem Sinne den Ausspruch beimaß: „Hier stehe ich, ich kann nicht anders.“ Es war das erste deutsche Lastenautomobil in Afrika, richtiger gesagt: ein Automobilzug eigener Konstruktion, erfunden, hinübergeführt und mit gänzlichem Mißerfolg

ausprobiert von Oberleutnant Troost. Manches Jahr ist darüber vergangen, und die afrikanischen Automobilpläne sind in der Zwischenzeit durch jenen Mißerfolg nicht verringert worden. Sehen wir doch eben jetzt den Versuch, ganz Afrika von Daressalam bis Swakopmund im Automobil zu durchqueren — einen in dieser Form freilich aussichtslosen Versuch, der nicht einmal mehr gar so sensationell wirken kann, nachdem wir von den kolossalen Beschwerden der Automobilfahrt Peking—Paris vernommen haben.

Heute beginnt das Automobil in Afrika eine Rolle zu spielen, deren künftige Bedeutung erheblich genug ist, daß auch die Denkschrift Dernburgs über Gesichtspunkte für eine koloniale Eisenbahnpolitik in Afrika nicht an ihr vorbeigehen konnte. In dieser Denkschrift kann man über das Automobil im dunklen Erdteil folgendes lesen:

„Als Ersatz für die bzw. Ergänzung zu den Eisenbahnen wird der Automobillastenverkehr in größerem Maßstabe für Afrika empfohlen. Tatsächlich sind auch Versuche mit der Einführung des Automobilverkehrs besonders auf Madagaskar, im Kongostaat und in Tunis zum Teil mit gutem Erfolg gemacht worden. Einer allgemeinen Einführung dieses Verkehrsmittels an Stelle der Eisenbahn steht aber entgegen die oft nicht leichte Beschaffung von Benzin und die Ausführung von Reparaturarbeiten. Um der ersteren Schwierigkeit zu begegnen, hat man einen belgischen Kraftwagen für Holz- und Spiritusfeuerung zunächst im Kongostaat eingeführt, und es werden zurzeit auch Versuche mit demselben seitens des Kolonialwirtschaftlichen Komitees in Deutsch-Ostafrika gemacht. Ausschlaggebend bleibt aber auch für den Automobilverkehr die Straßenfrage. Wo eine Grassteppe oder Sandwüste den Automobilverkehr ohne kostspieligen Straßenbau ermöglicht — in ähnlichen Fällen sind auch im südlichen Argentinien Automobilverkehrsstraßen zu finden —, mag dieses Verkehrsmittel sogar als Ersatz für Zubringerbahnen in Betracht kommen. Die Hauptbahnen selbst kann es nicht ersetzen. In vielen Fällen wird auch die Frage zu erwägen sein, ob nicht eine Feldbahn, auch für einen mit Menschenkraft zu betreibenden Lastenverkehr, vorteilhafter als eine Landstraße zu stehen kommt. Alle diese Landverkehrsmittel, einschließlich der bestehenden Verkehrspfade für den Trägerverkehr, können sehr wohl als Zubringer zu den Eisenbahnen dienen, aber diese nicht ersetzen.“

In dieser kurzen Aufzählung fehlt das französische Senegalgebiet; auch hier sollen Automobillastwagen der Eisenbahn, die zunächst zwischen dem Haupthafen Dakar und der Senegalmündung

gebaut wird, auch aus entfernteren Gegenden die Transporte zu-  
führen.

Lebhafter noch als Frankreich hat sich der Kongostaat des Auto-  
mobils in Afrika angenommen, und die dort gemachten Versuche wer-  
den auch von dem Kolonialwirtschaftlichen Komitee in Deutschland  
mit größter Aufmerksamkeit verfolgt. Der erste Wagen belgischen  
Fabrikats, der von der kongostaatlichen Regierung für den Auto-  
mobilverkehr im innersten Herzen Afrikas bestimmt war, wurde im  
Frühjahr 1905 im Auftrage des Kolonialwirtschaftlichen Komitees  
durch Hauptmann von Doering, Stationschef in Atakpame (Togo),  
in Brüssel einer eingehenden Besichtigung unterzogen. Hauptmann  
von Doering gab sein Gutachten über den Goldschmidtwagen dahin  
ab, daß er diesen Wagen vom Gesichtspunkte seiner Konstruktionen  
aus betrachtet und auf Basis der mit ihm angestellten Fahrversuche  
für ein Fahrzeug halte, das sich absolut den Tropen anpasse und  
daß es augenblicklich der praktischste Wagen sei, der für die Tropen  
existiere. Der Wagen hat inzwischen in den Tropen erfolgreiche  
Verwendung gefunden.

Systematische  
Anwendung im  
Kongostaat.

Schon vor Jahren war man (wie oben berichtet) im Kongostaat  
bestrebt, eine Eisenbahnverbindung zwischen dem Stromsystem des  
Kongo und dem Nil zu schaffen. Natürlicher Ausgangspunkt der  
Route würde Stanleyville sein. Der Plan einer Eisenbahnverbindung  
zwischen Stanleyville und dem Albertsee bzw. dem weißen Nil mußte  
indessen einstweilen zurücktreten, als das Minengebiet von Katanga  
in zunehmendem Maße die Aufmerksamkeit der Kolonialinteressenten  
auf sich lenkte. Denn hierdurch trat zunächst die Eisenbahnverbindung  
von Stanleyville aus südwärts in den Vordergrund. Man ging sofort an  
die Schaffung dieser Bahn zur Umgehung der Stanleyfälle und sodann  
an die Vorarbeiten für weitere Fortsetzungen südwärts. Diese Bauten  
und Projekte haben einstweilen den Plan einer Eisenbahn von Stanley-  
ville nach dem Nil zurücktreten lassen, wofür die Vorarbeiten schon  
im Jahre 1899 begonnen waren. Das sehr bewaldete und sehr ge-  
birgige Terrain hatte bei jenen Vorarbeiten große Schwierigkeiten  
gezeitigt. Erst Ende 1902 war es gelungen, die über 1100 km  
lange Trasse aufzunehmen, und Anfang 1903 wurde einer Gesellschaft  
die Konzession für die Bahn Kongo—Nil erteilt. Das Vorstudium  
war nun gerade beendet und die nötigen Dispositionen waren ge-  
troffen, um den ersten Abschnitt in Angriff zu nehmen, als neue Er-  
wägungen das sofortige Vordringen nach Süden viel wichtiger er-  
scheinen ließen. Das erste Projekt wurde daher verschoben; aber  
während sich alle Anstrengungen auf die Herstellung einer Ver-

bindung zwischen Stanleyville und dem Katanga richteten, hat man doch auch die Verbindung zwischen dem Kongo und dem Nil nicht ganz außer acht gelassen, sondern versucht, nach vorläufiger Zurückstellung der Eisenbahnpläne einen regelmäßigen Automobilverkehr einzuführen. Hierfür ist nun allerdings nicht die ganze Trasse von Stanleyville bis zum Albertsee gewählt, sondern man hat der Benutzung der vorhandenen Flußläufe auf möglichst weiten Strecken den Vorzug gegeben, und geht daher nicht von dem Kongo selbst aus, sondern von seinem Nebenfluß Itembiri und benutzt als längeres Zwischenglied einen schiffbaren Teil des Uelle — jenes Stromes, nach dessen Gebiet in erster Linie auch die große, zurzeit stattfindende Studienreise des Herzogs Adolf Friedrich zu Mecklenburg gerichtet ist.

Die Brüsseler Verwaltung des Kongostaats hat vor einiger Zeit eine eigene Automobil-Abteilung errichtet. Diese hat unlängst ihren ersten offiziellen Bericht erstattet, über den auch dem Deutschen Kolonialwirtschaftlichen Komitee durch ihren Antwerpener Vertrauensmann jüngst ein zusammenfassender, in dem Organ des Komitees veröffentlichter Überblick gegeben worden ist. Im folgenden sind die wichtigsten Daten diesem Berichte entnommen.

Der Ausgangspunkt der Verbindungsstraße zwischen Kongo und Nil befindet sich in Buta am Itembiri, einem Nebenflusse des Kongo. Die große Straße, die sich über mehr als 900 km erstreckt, ist in die drei nachstehenden Sektionen eingeteilt worden:

von Itembiri nach dem Uellefluß	200 km
im Uellegebiet . . . . .	215 „
und vom Uelle zum Nil . . . . .	500 „

Die größten Bauschwierigkeiten zum Bau findet man auf der ersten Sektion von Buta nach Bambili, und zwar auf einer 45 km langen Strecke kurz nach Buta. Das dortige Gelände weist nicht die geringste Widerstandsfähigkeit auf, weshalb man genötigt ist, hier zunächst eine feste Unterlage herzustellen. Die Schwierigkeiten werden jedoch nicht unwesentlich vermindert durch das Interesse, das die Eingeborenen an dem Automobil nehmen. Sie haben, als sie von dem neuen Beförderungsmittel hörten, sich eindringlich danach erkundigt, wann die Dampfwagen des Kongostaates auch bis in ihr Gebiet vordringen würden, damit sie durch dieses neue Verkehrsmittel von den Trägerdiensten befreit würden. Um nun dem Kongostaat die Benutzung der Dampfwagen im Gebiete von Bambili zu erleichtern, haben sich intelligente Häuptlinge bereit erklärt, sofort bei Beginn der Bauarbeiten mit Hilfe der Eingeborenen daran zu gehen,

den Wald zwischen Bambili und Titule für den Straßenbau vorzubereiten, durch den ein Teil der großen Kongo—Nilstraße gehen sollte. Durch dieses Angebot der Eingeborenen machten die Arbeiten sofort einen großen Schritt vorwärts. Es brauchte nur ein Ingenieur zur Abmessung und Vorzeichnung der Straßen zur Verfügung gestellt werden.

Von der schwierigsten Strecke nahe dem Itembiri sind 25 km bereits überwunden, so daß nur noch 20 km durchgearbeitet werden müssen. Weiterhin eignet sich dann das Gelände viel besser zum Straßenbau. Gegen den Uelle hin werden monatlich etwa 4 km Wegstrecke fertig gestellt. So weit die Fertigstellung erfolgt ist, wird sofort der Automobilbetrieb aufgenommen, um die Automobile zur Herbeischaffung des erforderlichen Materials, der Werkzeuge usw. zu benutzen.

Auf eine Strecke von 215 km zwischen Bambili und Njangora wird der Uelle selbst benutzt. Von Njangora aus kommt dann wieder die Verkehrsstraße in Benutzung, die über etwa 500 km in das Ladogebiet führt, und zwar bis zur Endstation Redjaf. Diese Straße ist zum größten Teil schon vollständig ausgebaut. Hier wurden schon seit langer Zeit wiederholte Versuche mit den englischen Thornycroft-Wagen angestellt, und zwar befanden sich dort drei dieser Dampfwagen in Gebrauch. Sie wiegen etwa  $5\frac{1}{2}$  Tonnen mit voller Ausrüstung und können eine Last von etwa 2 Tonnen tragen. Diese Lastwagen sollen tatsächlich sehr leistungsfähig sein. Wenn man sich jedoch dazu entschlossen hat, sie im Kongostaat nicht endgültig zur Verwendung zu bringen, so ist dies darauf zurückzuführen, daß sie sich für die Tropen und für die dortigen Straßenverhältnisse als zu schwer erwiesen haben. Um den Straßenbau nicht zu unterbrechen, sah man sich gezwungen, zunächst einen regelmäßigen Verkehr mit Ochsenwagen einzurichten. Dieser Ochsenwagenverkehr ist aber nur provisorisch, weil zurzeit noch nicht genügend Automobilwagen der leichteren belgischen Konstruktion eingetroffen sind.

Die Versuche mit diesen letzteren haben sich überall als sehr günstig erwiesen, hatten aber zunächst mit Widerständen von englischer Seite zu kämpfen, wo man über das Aufgeben des nicht bewährten englischen Modells unzufrieden war. Als die ersten Wagen belgischer Konstruktion auf dem Nilwege zum Kongo geschafft werden sollten, wurden sie an der Grenze des Ladogebietes von den Engländern nicht durchgelassen, so daß man sie wieder nach Ant-

werpen zurückschicken mußte, um sie mit den Kongodampfern über Matadi nach dem Innern des Uellegebiets zu befördern.

Jetzt kommt der belgische Goldschmidtwagen zur Anwendung. Mit ihm wird es, wie der „Tropenpflanzer“ berichtete, aller Wahrscheinlichkeit nach möglich sein, die 200 km lange Strecke nach Bambili in 15 bis 20 Stunden zurückzulegen, da man im Durchschnitt mit einer Fahrgeschwindigkeit von etwa 10 bis 15 km in der Stunde rechnen kann. Nach den offiziellen Fahrbestimmungen des Kongostaates darf der Dampfwagen mit voller Ladung eine mittlere Geschwindigkeit von 10 km nicht überschreiten; ohne Ladung jedoch dürfen durchschnittlich 15 km geleistet werden, obwohl die Goldschmidtwagen in Wirklichkeit mehr als 20 km liefern können. Man hat jedoch absichtlich für die erste Zeit die Geschwindigkeit herabgesetzt, zum Teil, um das Personal an gute und gewissenhafte Behandlung der Fahrzeuge zu gewöhnen. Im allgemeinen haben die Goldschmidtschen Wagen dem Klima gut standgehalten, nur der Wagenkasten hat unter der Hitze zu leiden gehabt. Es zeigte sich nämlich, daß das europäische Holz anschwillt, sich biegt, und daß die Bretter springen. Infolgedessen hat der Ingenieur des Kongostaates die Frage angeregt, ob es nicht vorteilhafter wäre, für die weiteren Goldschmidtwagen, die augenblicklich in Europa im Bau sind, keine Karosserien aus europäischem Holz mehr anzufertigen. Man verfüge nämlich im Kongostaat selbst über ein ausgezeichnetes Bauholz, dessen Qualität viel besser und widerstandsfähiger sei als das bisher verwandte. Weiterhin hat man ausgerechnet, daß die Ersparnis der Bau- und Transportkosten hinreichend ist, um die Anstellung eines besonderen Zimmermanns in den Werkstätten von Buta zu gestatten. Derselbe würde dann von der Küste in das Innere des Landes geschickt werden, um sich dort ausschließlich mit dem Bau und der Instandhaltung der Karosserien der Dampfwagen zu befassen.

Ein amtlicher Bericht der Generalsekretäre des Kongostaats hat sich kürzlich über die Automobilversuche folgendermaßen geäußert:

„Die Umwandlung der Trägerstraßen oder -pfade in Automobilstraßen hat lange Vorstudien und zahlreiche Vorarbeiten erfordert. Andererseits hat die Wahl eines Automobilfrachtwagens, der alle Vorbedingungen der Leichtigkeit, der Stärke und der Einfachheit, welche für den Dienst auf afrikanischen Straßen erforderlich sind, erfüllen würde, sehr langwierige Untersuchungen gebraucht, und erst nach siebenjährigen ununterbrochenen Versuchen, die immer wieder erneuert werden mußten, ist die Verwaltung dahin gelangt,

einen Wagentyp zu erlangen, der allen Ansprüchen genügt. Die Versuche mit diesen Automobilwagen sind auf der Straße von Buta nach Bambili gemacht worden und haben das beste Ergebnis gehabt. Der Gebrauch dieser Dampfwagen macht auf die Eingeborenen einen großen Eindruck, weil sie darin das Ende des Trägerdienstes erblicken. Daher bieten sich auch freiwillige Arbeiter in großer Zahl für die Fertigstellung der Straße an, während die Bevölkerung der benachbarten Dörfer die für ihre Beköstigung erforderlichen Lebensmittel liefert. Gegenwärtig wird auch auf der Strecke zwischen Kasongo östlich vom oberen Nil nach dem Tanganika die Umwandlung der alten Trägerstraße in eine Automobilstraße geprüft.“

Über den Stand Ende August 1907 wurde mir folgendes mitgeteilt:

Die Transporte vermittelt Automobilwagen werden nunmehr von Buta bei Kilometer 30 in der Richtung von Mombambu ausgeführt. Voraussichtlich wird der Weg von Buta nach Titule (Übergang der Bima) bis Ende 1909 vollendet sein. Man hofft, daß jeder Wagen täglich eine Strecke von 50 km wird zurücklegen können. Abzüglich der Tage, welche für Unterhaltung und Reparatur des Materials notwendig sind, verbleiben immer noch fünf Tage pro Woche, an denen die Wagen benutzt werden können, was im Jahre eine Totalsumme von 250 Arbeitstagen ausmacht. Jeder Wagen befördert durchschnittlich 32 Ladungen von 25 kg, infolgedessen wird jeder Wagen einen jährlichen Transport von  $250 \times 32 \times 25 \text{ kg} = 20\,000 \text{ kg}$  Waren sichern.

In Brüssel wird behauptet, daß der Kongostaat in ca. 6 Wochen schon alle seine Kosten für Motorwagenversuche abzuschreiben hofft! Indessen muß man sich dieser vielleicht doch etwas zu optimistischen Meldung gegenüber noch etwas skeptisch verhalten.

Besonders bemerkenswert ist, daß die Regierung des Kongostaates für den Bau der Automobilstraße nicht mehr als durchschnittlich ca. 2000 Franken für den Kilometer ausgegeben haben soll. Der Unterschied gegenüber den Kosten für den Bau einer Eisenbahn ist sehr bedeutend, so daß die Einrichtung von Automobiltransporten in den tropischen Kolonien hierdurch außerordentlich begünstigt wird.

Auch auf der Flußstrecke, die zur Ergänzung der Automobilstraße herangezogen wird, soll der Motor künftig eine Rolle spielen. Dr. Goldschmidt ist nämlich damit beschäftigt, ein speziell für die Tropen sich eignendes Motorschiff auszuarbeiten, mit dem er demnächst an die Öffentlichkeit treten wird. Auf diese Weise würde man

Dix, Afrikanische Verkehrspolitik.

es ermöglichen können, die Güter von Bambili in verhältnismäßig kurzer Zeit nach Njangora zu schaffen.

Neuerdings ist ferner vom Kongostaat ein Ingenieur beauftragt worden, die Trasse einer Automobilstraße zu prüfen, die den Kongo mit dem Tanganika verbinden soll. Nach den Plänen soll die Straße von Kasango ausgehen und den Tanganika bei Baraka erreichen, indem sie zwischen der gebirgigen Gegend im Norden des Luamaflusses und den Sumpfgebieten dieses Flusses hindurchführt. Nachdem nun einmal der Anlauf genommen und Erfahrung gewonnen ist, wird der Bau von Automobilstraßen systematisch fortgesetzt werden.

Dr. Heinz Roß in Antwerpen, ein rühriger Spezialist auf dem Gebiet der vorliegenden Frage, konnte in seinen Betrachtungen über den offiziellen Bericht der Automobilabteilung des Kongostaates mit Recht betonen, daß die endgültige praktische Verwertung von Motorfahrzeugen im Kongostaat und ganz speziell im tiefen Innern des Landes, vom menschlichen Standpunkte aus betrachtet, als ein Fortschritt zu bezeichnen ist, der die größte Aufmerksamkeit und rückhaltlose Anerkennung verdient. Denn man mag sagen, was man will, die Zeiten, wo man diesen Bestrebungen pessimistisch gegenüberstand, sind längst vorüber, und der Augenblick, wo man die schwierige Frage des Verkehrs in den tropischen Kolonien praktisch lösen wird, steht nahe bevor. Vorläufig wird man ja immer noch während einer gewissen Zeit mit den großen Schwierigkeiten zu rechnen haben, die die Beförderung von Dampfswagen bis tief in das Innere des Ladodistrikts notgedrungen mit sich bringt. Es ist zu hoffen, daß sich die Ergebnisse, die in den ersten drei Betriebsmonaten schon über die Maßen günstig waren, auch weiterhin noch günstiger gestalten werden, auf daß man über kurz oder lang ernstlich daran denken kann, im Kongostaat einen regelmäßigen, ausgedehnten Automobilverkehr einzurichten. Dann wird man sagen können, daß die Zivilisation in den tropischen Kolonien einen gewaltigen Fortschritt zu verzeichnen hat.

Deutsche  
Kolonien.

Auf deutscher Seite befinden sich die Automobilversuche in den Kolonien immer noch in ihren Anfängen. In Deutsch-Südwestafrika hat der im Mai 1906 in Swakopmund gelandete 28 PS-Personenkraftwagen von Benz in Mannheim bis Ende März 1907 etwa 11 000 km zurückgelegt und sich so bewährt, daß weitere drei Personenkraftwagen in Dienst gestellt werden sollen. Die bis jetzt bei schlechten Wegeverhältnissen erreichte Durchschnittsgeschwindigkeit von 23 km in der Stunde wird mit den zu erwartenden Wagen

mit verbesserter Konstruktion voraussichtlich noch gesteigert werden können. Auch die im Schutzgebiet befindlichen Lastkraftwagen (Daimler) haben im Verhältnis gute Erfolge gezeitigt. Unter Nutzbarmachung der bisherigen Erfahrungen wird sich auf vielen Strecken, die nicht ausgesprochene Sandwege sind, trotzdem aber wenig Wasser und Weide haben, nicht nur ein guter, sondern auch verhältnismäßig billiger Verkehr mit Lastkraftwagen einrichten lassen.

Für Togo hat das Gouvernement ein Dampfplastautomobil bei der Fahrzeugfabrik in Eisenach in Auftrag gegeben. Dasselbe ist aber bisher noch nicht geliefert worden. Wohl aber hat die Deutsche Togogesellschaft vor kurzem einen Dampfplastwagen der Goldschmidt'schen Konstruktion nach drüben gesandt. Der Wagen hat indessen seine Fahrten in das Innere noch nicht aufnehmen können, weil die Regenzeit in diesem Jahr in Togo so außergewöhnlich stark auftrat, daß die Wege völlig unpassierbar waren. Voraussichtlich wird es noch einige Monate dauern, bis man von einem, wie auch immer gearteten, Resultat sprechen kann.

Auch für Deutsch-Ostafrika ist u. a. durch Paul Fuchs das Lastautomobil als Zubringer für die Eisenbahnen empfohlen worden:

„Hand in Hand mit der Fortsetzung der Eisenbahnen nach dem Innern zu muß,“ so schrieb er, „natürlich die Erschließung der von ihnen durchschnittenen Gebiete durch Zufuhrstraßen erfolgen, auf denen sich der Warenverkehr von der Bahn aus vollziehen soll. Wo Zweigbahnen zu kostspielig werden, denke ich an die Benutzung von Dampfplastwagen. Solche Dampfplastwagenrouten würden am besten gleich von der die Eisenbahn verwaltenden Gesellschaft mit eingerichtet; es müßten dann auf den betreffenden Eisenbahnstationen Reparaturwerkstätten für die Dampfplastwagen vorgesehen werden; solche Werkstätten und namentlich tüchtige Wagenführer sind für einen geregelten Betrieb unerlässlich.“

Zur Förderung des deutsch-afrikanischen Automobilwesens würde sich vielleicht die Gründung einer Betriebsgesellschaft empfehlen, die mit einem Kapital von, sagen wir, 100—200 000 Mark einen regelrechten Versuch unter Leitung eines Fachmannes anstellt. Dann würde man ohne Zweifel in den deutschen Kolonien denselben Erfolg haben wie im Kongostaat. Bisher hat das Reich die Sache leider nicht mit gründlichem Nachdruck in die Hand genommen. Die Motorwagen werden aber offenbar bald für die tropischen Kolonien zu einer zwingenden Notwendigkeit werden.

## Schluß.

„Jede Erörterung afrikanischer Eisenbahnfragen hört auf, eine ernste zu sein von dem Augenblick an, wo man das Problem der Rhodesschen Meridianbahn durch Afrika mit zum Gegenstand der Besprechung zu machen beliebt.“ So äußerte sich gegen Ende des vorigen Jahrhunderts eine afrikanische Autorität wie Schweinfurth, und noch im Jahre 1902 spendete Hans Meyer dieser Anschauung in seiner Studie über die Eisenbahnen im tropischen Afrika lebhaften Beifall. Heute aber sind von der 9500 km langen Gesamtstrecke zwischen dem Kap und Kairo 5600 km als Schienenweg ausgebaut und weitere 2600 km als brauchbare Zwischenglieder zu Wasser vorhanden, so daß an der vollständigen Verbindung nur noch 1300 km fehlen!

Das alte, bis zur Jahrhundertwende festgehaltene Dogma, das über eine gewisse Entfernung von der Küste hinaus afrikanischen Eisenbahnen alle Existenzfähigkeit absprach, ist schlechterdings nicht mehr aufrecht zu erhalten. Die Verwirklichung der großen, durchgehenden Verbindungen von Nord nach Süd, von Ost nach West rückt zusehends näher.

Vor allen Dingen aber ist es die Vereinigung zwischen Binnenschiffahrt und Schienenwegen, die einen immer vollkommeneren Ausbau erfährt. Alle kolonisierenden Mächte haben sich dieses Ziel gesetzt und es zum Teil bereits erreicht. Der größten Rückständigkeit hat sich in dieser Beziehung das kolonisierende Deutschland schuldig gemacht — eine Schuld, die sich um so bitterer rächen muß, als die deutsche Versäumnis für die Nachbarkolonien den Anreiz zur Verkehrsziehung bietet und der Verkehr um so schwerer wieder durch das eigene Gebiet zurückzulenken ist, je länger er sich der Ablenkung angepaßt hat. Die praktische Bedeutung der Verkehrsziehung ist unter anderem die, daß wir die Verwaltungskosten für die Kolonien tragen, andere aber die wirtschaftlichen Vorteile aus ihnen ziehen.

Die ganze deutsche Verkehrspolitik in unserer ostafrikanischen so gut, wie in den beiden westafrikanischen Kolonien muß darauf hingerrichtet sein, der Verkehrsziehung, wo sie bereits geübt wird, ein Ende zu bereiten und ihr, wo sie für die Zukunft droht, vorzu-

beugen. Das verkehrspolitische Stadium der kurzen Stichbahnen sollte und müßte demnach für uns unbedingt überwunden sein, da die Dringlichkeit der Linienführung weit ins Innere hinein zur Abwehr der Verkehrsentziehung offensichtlich ist, da wir nur bei entschlossenem Vorwärtseilen unserem eigenen Handel die Zukunftswerte der deutschen Kolonien zu sichern vermögen.

Jedes Zaudern verzögert nicht nur das allmähliche Heranreifen der Kolonien zur finanziellen Selbständigkeit, sondern bewirkt auch dauernd eine relative Minderung des Wertes der Kolonien, da andere, besser und zeitiger erschlossene Gebiete Afrikas uns in ihrer Produktion zuvorkommen und diese Produktion in der Zwischenzeit technisch so weit steigern, daß die später nachkommenden dann nicht mehr wirksam zu konkurrieren vermögen. Es ist von unbedingt durchschlagender Beweiskraft, was in dieser Beziehung die amtliche Denkschrift über afrikanische Verkehrspolitik mit nachstehenden Sätzen ausführte:

„Eisenbahnen sind in dem Entwicklungsprozesse der Produktion und ihres Handels ebenso notwendig wie irgendein neues Instrument oder eine neue Maschine; wenn die Konkurrenz diese anschafft und wir nicht, so wird die Folge sein, daß die sehr rasch eintretende Wirkung der neuen Verkehrsmittel die Produktion des tropischen und subtropischen Afrikas wesentlich steigert und den Preis ihrer Artikel auf dem Weltmarkt drückt. Kolonien, wie die unsrigen, die dann nicht in ähnlicher Weise mit dem wichtigen Produktionsmittel der Eisenbahn ausgerüstet sind und sozusagen noch nach alter Methode wirtschaften, werden dann mit ihrer Produktion auf dem Weltmarkte nicht mehr mitkommen und haben, wenn sie dann erst daran gehen, die Eisenbahn nachzuholen, mit höheren Produktionskosten und entsprechend geringeren Gewinnen, also damit zu rechnen, daß sie wirtschaftlich nicht mehr konkurrenzfähig sind. Es tritt dann infolge des verspäteten Eisenbahnbaues eine schwere Produktionskrise ein, die unter Umständen jede weitere Initiative für die Kolonien lähmt und die Freude an deren Entwicklung schwinden läßt. Es könnten Beispiele aus der Geschichte und der Gegenwart angeführt werden, wo die Rückständigkeit in der Verkehrspolitik einen dauernden chronischen Rückstand einer Kolonie zur Folge hatte, die in einigen Fällen auch mit ihrem gänzlichen Verlust endigte. Umgekehrt hat derjenige, der sein Produktionsgebiet zuerst durch Eisenbahnen erschließt, den höchsten wirtschaftlichen Gewinn, da er

mit den neuen Produkten in die erste günstigste Konjunktur derselben kommt, die mit der Weiterschließung von Produktionsgebieten allmählich abflaut. Das sind rein wirtschaftliche Gesichtspunkte für die Beurteilung von Projekten, welche diejenigen beachten sollten, die gewohnt sind, Verkehrsprojekte lediglich unter den technischen und finanziellen Gesichtspunkten zu betrachten.“

Sind uns in Ost- und Westafrika die Nachbarn mit der Benutzung der Schiffswege und mit der Verbindung zwischen Binnenschifffahrt und Eisenbahnbau in einer unsere eigenen Interessen empfindlich berührenden Weise vorgegangen, so hat uns in dem der schiffbaren Flüsse ermangelnden Süden des Erdteils der britische Nachbar das Muster für den Ausbau eines selbständigen Eisenbahnnetzes vor Augen gehalten. Hier hat auch uns endlich die bittere Not zum Vorstrecken der Schienenwege in großem Zuge gezwungen. Aber ebenso wie in Südwestafrika müssen wir auch in den anderen Kolonien das System der isolierten Stichbahnen verlassen und zum umfassenden Bauprogramm übergehen.

Gleichzeitig aber sollten wir auch dort, wo die Natur unsere Kolonien mit natürlichen Verkehrswegen ausgerüstet hat, diese durch Pflege der Binnenschifffahrt in vollem Maße ausnutzen, und weiterhin nicht vergessen, daß sich zum Dampfschiff und Dampfboß als neuer Verkehrsvermittler und Verkehrszubringer das Lastenautomobil gesellt hat, dem in Afrika allem Anschein nach eine umfangreiche Verwendung bevorsteht.

Noch wäre es verfrüht, im Hinblick auf den ganzen Erdteil von einem zusammenhängenden afrikanischen Verkehrssystem zu sprechen. Aber alle unsere Konkurrenten haben bereits die harte Schale jener kostbaren Nuß, mit der schon vor zwei Jahrzehnten ein Stanley den schwarzen Erdteil verglich, durch den Eisenbahnbau gesprengt, und die Zeit wird reif, eine afrikanische Verkehrspolitik zu treiben, deren Ziel ein großes afrikanisches Verkehrssystem bildet: eine Verkehrspolitik, in der alle Hilfsmittel moderner Verkehrstechnik gleiche Berücksichtigung verlangen, eine Politik, die sich keinesfalls mehr damit begnügen darf, hier und da zusammenhanglos ein kleines Stückchen Eisenbahn zu bauen, sondern darauf ausgeht, auch das weite Hinterland wirtschaftlich zu beherrschen und alle natürlichen und künstlichen Verkehrsstraßen und -mittel systematisch in Verbindung zu bringen.

## Einige Daten.

### Erste afrikanische Eisenbahnpläne

unter Förderung der betreffenden Regierungen:

Frankreich 1851 für Senegal.  
Ägypten 1852 für Unterägypten.  
England 1857 für Natal.  
Frankreich 1857 für Algier.  
Kongostaat 1873 für den Unterkongo.  
Frankreich 1879 für Réunion.  
Portugal 1886 für Angola.

Deutschland: 1891 für Deutsch-Ostafrika.  
" 1897 für Südwestafrika.  
" 1898 für Togo.  
" 1901 für Kamerun.

### Fertige und im Bau befindliche afrikanische Bahnen:

England	15.000 km
Frankreich	10.000 "
Ägypten	7.000 "
Portugal	2.300 "
Deutschland	2.000 "

### Länge und Kosten

der in Betrieb befindlichen Eisenbahnen Afrikas:

Französische Kolonien:	Fertige Kilometer	Kosten im ganzen
Algier . . . . .	3062,0 km	493.911.643 Mk.
Tunis . . . . .	721,0 "	59.221.368 "
Senegal . . . . .	264,0 "	15.320.000 "
Obersenegal-Niger . . . . .	555,0 "	40.000.000 "
Französisch Guinea . . . . .	148,5 "	11.520.000 "
Elfenbeinküste . . . . .	80,0 "	4.960.000 "
Dahomey . . . . .	226,0 "	14.400.900 "
Madagaskar . . . . .	165,0 "	36.000.000 "
Réunion . . . . .	126,0 "	14.880.000 "
Mauritius . . . . .	194,0 "	15.600.000 "
Somaliland . . . . .	310,0 "	38.000.000 "
<b>Französische Kolonien zusammen</b>	<b>5851,5 km</b>	<b>733.813.011 Mk.</b>

Britische Kolonien:

Sierra Leone . . . . .	366,2 km	20.196.382 Mk.
Goldküste . . . . .	274,0 "	35.771.155 "
Lagos-Nigeria . . . . .	201,0 "	18.012.404 "
Britisch-Südafrika . . . . .	11094,0 "	ca. 1400.000.000 "
" -Zentralafrika . . . . .	48,0 "	1.836.000 "
" -Ostafrika . . . . .	940,0 "	115.383.000 "
<b>Britische Kolonien zusammen</b>	<b>12563,2 km</b>	<b>1591.198.941 Mk.</b>
Ägypten	6339,0 km	451.973.752 Mk.
<b>Brit. Kolonien und Ägypten zus.</b>	<b>18902,2 km</b>	<b>2043.172.693 Mk.</b>

Portugiesische Kolonien: Fertige Kilometer Kosten im ganzen

Portugiesisch-Westafrika	466,0 "	46.518.998 Mk.
" -Ostafrika	707,0 "	91.079.173 "
<b>Portugiesische Kolonien zusammen</b>	<b>1173,0 km</b>	<b>137.598.171 Mk.</b>

Kongostaat 642,0 km 50.520.000 Mk.

Italienische Kolonien 115,0 km 20.000.000 Mk.

**Nichtdeutsche Kolonien zusammen 26683,0 km 2985.103.864 Mk.**

Deutsche Kolonien: Togo	167,0 km	8.919.960 Mk.
Deutsch-Südwestafrika	1002,0 "	27.496.329 "
" -Ostafrika	129,0 "	9.600.000 "
<b>Deutsche Kolonien zusammen</b>	<b>1298,0 km</b>	<b>46.016.289 Mk.</b>

**Beförderungsdauer**

von Hamburg zum nördlichen Nyassa:

heute . . . . .	47 Tage
nach Bau der Südbahn . . . . .	24 "

**Frachtkosten**

vom Victoriasee zur Küste:

1000 kg per Träger . . . . .	2500 Mk.
1000 " " Bahn . . . . .	45—540 Mk.

von Tanga nach Mombo:

1000 kg per Träger . . . . .	156 Mk.
1000 " " Bahn . . . . .	8—40 Mk.

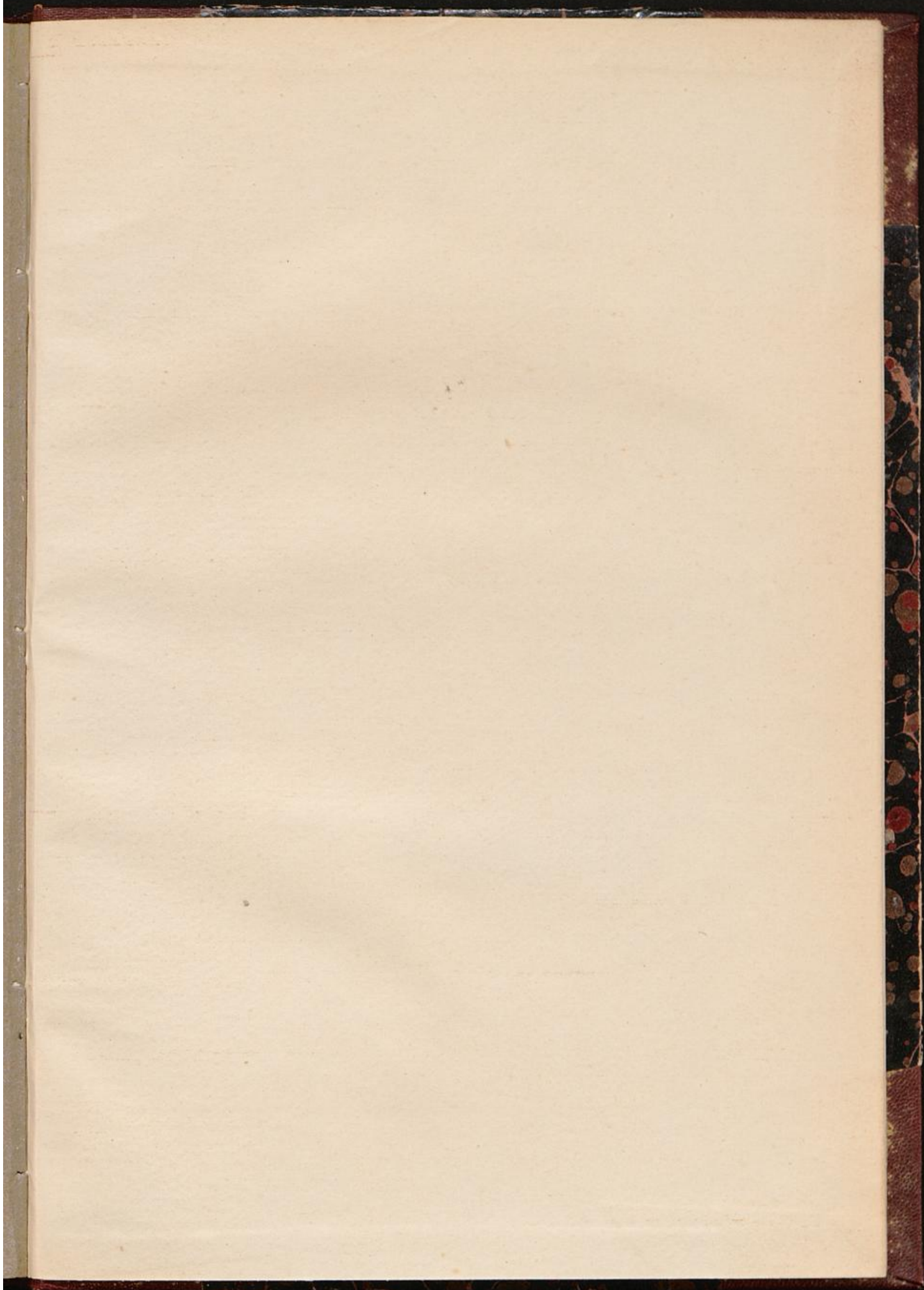
**Zolleinnahmen**

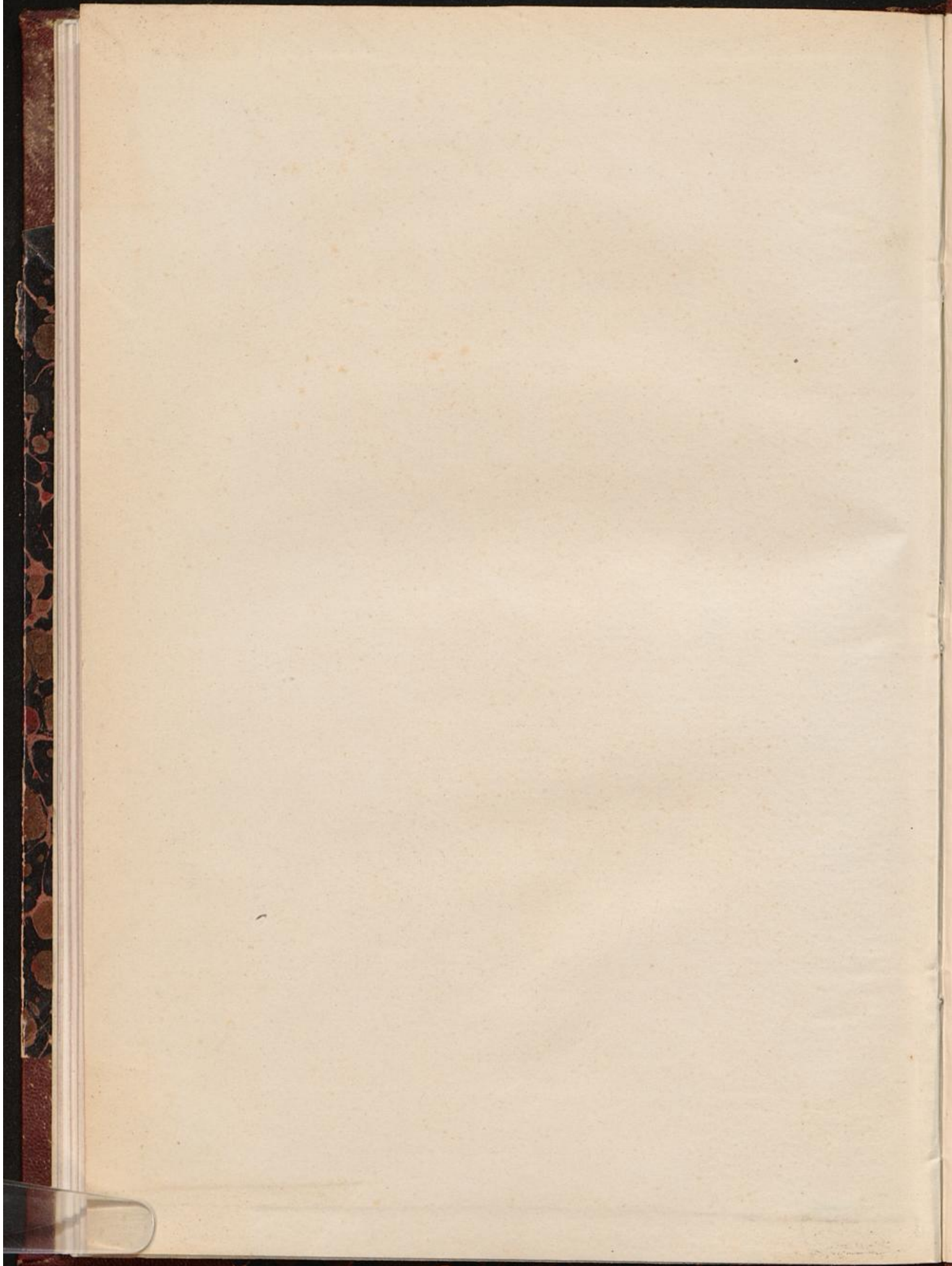
von Muanza am Victoriasee:

Vor Eröffnung der Ugandabahn . . . . .	120 Rp.
1903 . . . . .	rund 20.000 "
1904 . . . . .	" 100.000 "
1906 . . . . .	" 200.000 "



Deutsche Buch- und Kunstdruckerei  
G. m. b. H., Zossen - Berlin SW. 68.



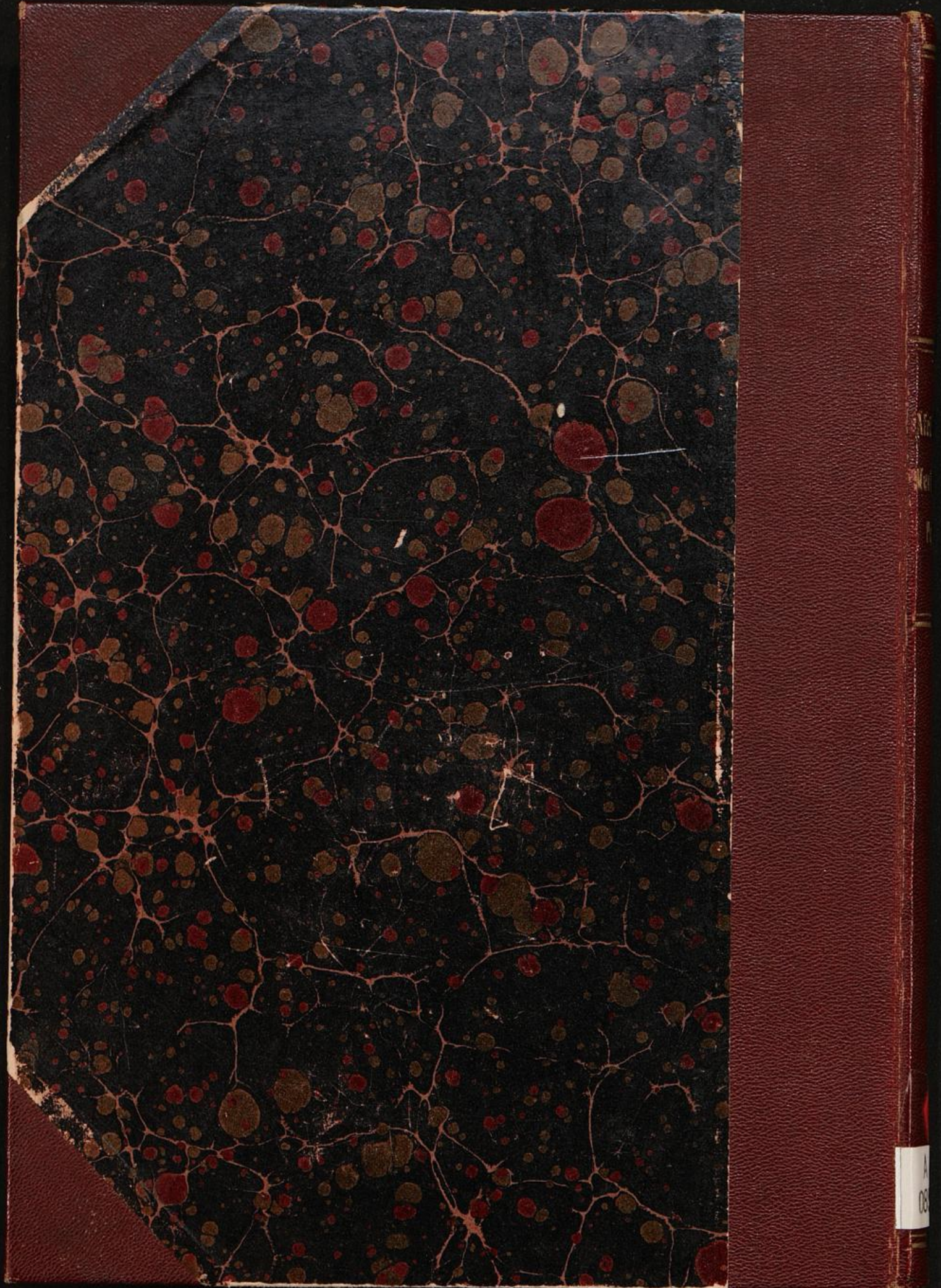


Staats- und Universitätsbibliothek  
Bremen

46\$0003199428



G. LOGEMANN  
Buchbinderei  
Bremen.



Afrikanis  
Verkehrs-  
Politik

A M  
0859