



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG-Projekt "Digitale Sammlung Deutscher Kolonialismus"

Eine vernachlässigte Kolonie

Zimmermann, Emil

Berlin, 1912

urn:nbn:de:gbv:46:1-12381

Eine
vernachlässigte Kolonie.

Kameruner Verkehrs-
und Wirtschaftsfragen.

Kolonialwirtschaftliche Studie

von

Emil Zimmermann.

EM



1x.c.3768

Berlin 1912.

Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Königliche Hofbuchhandlung
Kochstraße 68—71.

b

Staats- und
Universitätsbibliothek Bremen

DFG

Zimmermann.

—
Zinn nur,
unverfälschte
Kolwin.

IX
c
3768

IX . . . c . . 3768.

Eine vernachlässigte Kolonie.

Kameruner Verkehrs-
und Wirtschaftsfragen.

Kolonialwirtschaftliche Studie
von

EMIL ZIMMERMANN.



Berlin 1912 :: Ernst Siegfried Mittler und Sohn
Königliche Hofbuchhandlung :: Kochstr. 68-71.

Eine vernachlässigte Kolonie.

Kameruner Verkehrs-
und Wirtschaftsfragen.

Kolonialwirtschaftliche Studie

von

Emil Zimmermann.

EM



IX.c.3768

Berlin 1912.

Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Königliche Hofbuchhandlung
Kochstraße 68—71.

34

Alle Rechte aus dem Gesetze vom 19. Juni 1901
sowie das Übersetzungsrecht sind vorbehalten.

Vorbemerkung.

Auf Anregung des Verfassers haben einige Kolonialfreunde die Mittel für Druck und Versand dieser Schrift zusammengebracht. Unter allen Kolonien ist Kamerun die am meisten vernachlässigte; das Verkehrswesen liegt hoffnungslos danieder. So soll denn diese Schrift, um auf die unhaltbare Lage des so aussichtsreichen Schutzgebiets nachdrücklich aufmerksam zu machen, dem Reichstage, der großen Presse, den Behörden und Handelskammern überreicht werden.

Der Verfasser hat im ablaufenden Jahre Kamerun durchquert; er glaubt bewiesen zu haben, daß er kein kritikloser Kolonialschwärmer ist. An dem heilsamen Grundsatz, daß keine Bahnen gebaut werden, für welche die Kolonien nicht selber die Mittel aufbringen können, muß festgehalten werden. Kamerun ist aber eine so reiche Kolonie, und im Süden des Schutzgebiets, das der Verfasser kennt, liegen so große Transportmengen im wahren Sinne des Wortes auf den Straßen, daß nur bedauerliche Unkenntnis der wirtschaftlichen und finanziellen Fragen der Kolonie das Verkehrsnetz vorenthalten kann, dessen sie bedarf. Es widerspricht allen Grundsätzen einer gesunden Finanzpolitik, Kamerun noch weiter zu mißhandeln.

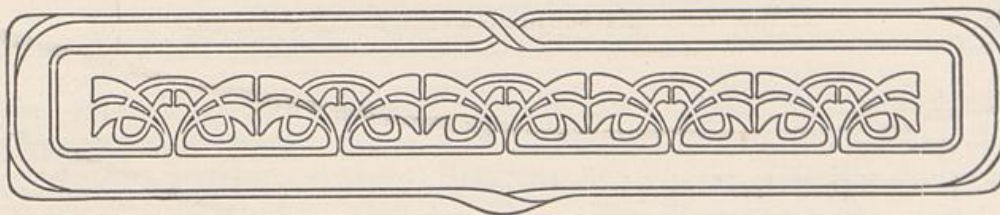
Diese Schrift will sich auch an die Interessenten wenden, deren sich kreuzende Auffassungen und ihre laute Bekundung viel zum Wirrwar in der Kameruner Verkehrsfrage beigetragen haben. Es zeigt sich deutlich, daß sich und allen schadet, wer zu hart seinen eigenen Standpunkt verfißt. In der Unterordnung unter große Gesichtspunkte findet der einzelne seinen Nutzen am sichersten.

Berlin, Anfang Dezember 1912.

Der Verfasser.

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
I. Das Ergebnis achtundzwanzigjähriger Arbeit	5
II. Die wirtschaftlichen Folgen der Verzögerung des Bahnbaues . .	8
III. Hafen- und Wegebau	14
IV. Einfluß der Vergrößerung Kameruns auf Wirtschaft und Verkehr	19
V. Entwicklung im Bereiche der Bahn zum Njong	24
VI. Ist ein Weiterbau der Bahn rentabel? Wirtschaftliche Folgen des Weiterbaues	32
VII. Maßnahmen im Süden	39
VIII. Die finanziellen Wirkungen	41



I. Das Ergebnis achtundzwanzigjähriger Arbeit.

Mitte Juli 1884 wurde in Kamerun die deutsche Flagge gehißt; bald sind es dreißig Jahre, daß dies aussichtsreiche und durch den deutsch-französischen Vertrag vom November 1911 auf 750 000 qkm vergrößerte Schutzgebiet unter deutscher Herrschaft steht. Immer wieder wird sein großer natürlicher Reichtum gerühmt; gelegentlich wird auch von Regierungsseite gesagt, Kamerun wäre die reichste Kolonie. Merkwürdigerweise bemerkt man aber wenig Eifer, diese Kolonie zu erschließen.

Der Verfasser hat Kamerun im abgelaufenen Jahre besucht und das Schutzgebiet von der Küste bis zur östlichen Grenze durchquert. Wie stellt es sich dar, nachdem wir achtundzwanzig Jahre im Lande und am Lande gearbeitet haben?

Die Hafenverhältnisse sind immer noch miserabel, obschon wir einen vorzüglichen Hafen haben. Der Wurifluß hat bis dicht an Duala heran eine genügende Tiefe, daß große Seeschiffe ankern können; sie kommen aber nicht an die Stadt heran und müssen in einer Entfernung von $2\frac{1}{2}$ km auf dem Strome liegen bleiben, weil das Gouvernement sich nicht entschließen kann, eine Ton-Schwelle durchstoßen zu lassen, die durch das Flußbett streicht und an der Stelle den Strom auf 3 m Tiefe verflacht. Als im März 1908 das Kolonialamt dem Reichstage die Vorlage betreffend Bahnbau zum Njong machte, war die Beseitigung der Barre und die Herstellung der Hafenanlage in Duala nach einer Angabe in der beigegebenen amtlichen Denkschrift für 1911 vorgesehen; bis jetzt ist weder die Hafenanlage fertig noch die Durchbaggerung der Barre erfolgt. Eine Wasserleitung hat Duala noch immer nicht; endlich,

nachdem man lange nach Wasser gesucht hat, wird jetzt mit dem Bau eines Wasserwerkes begonnen. Auch die dringend notwendige Schaffung einer Kanalisationsanlage hat lange genug gedauert und soll jetzt in Angriff genommen werden. Als Verfasser Ende August 1912 in Duala weilte, standen auf Straßen und Plätzen nach den schweren Regen immer noch mächtige Pfützen, die Brutstätten zahlloser Mückenschwärme. Ebenso lässig wie diese Arbeiten ist der Bau der Bahn zum Njong behandelt worden. Obgleich der Reichstag die Bahn 1908 bewilligte, begann der eigentliche Bahnbau erst 1910, und noch während des Baues sind immer wieder Verzögerungen eingetreten, weil das Gouvernement, anstatt auf energische Fortführung der Bahn zu drängen, wiederholt neue Wünsche bezüglich der Trasse äußerte. Es muß einmal ausgesprochen werden, daß es in den letzten Jahren in der Kameruner Leitung an zielbewußter Energie gefehlt hat. Da die Südbahnangelegenheit. Die Südfirmen wurden ermutigt, 60 000 Mark an eine Eisenbahnerkundung zu setzen; heute hat der Süden Kameruns nicht einmal ausreichende Straßen. Es soll ja nicht geleugnet werden, daß eine Anzahl ganz leidlicher Wege für Fußgänger selbst im Dumebezirk und Bezirk Lomie vorhanden sind. Wenn man aber glaubt, daß man im Bezirk Kribi sogar Automobilstraßen geschaffen habe, so irrt man doch gewaltig. Im Januar 1912 wurde in der Presse viel Aufheben gemacht von einer Automobilfahrt des Herrn Paaschen (Hauptvertreter von Randad und Stein) von Kribi bzw. Longji nach Jaunde; nach den Erkundigungen des Verfassers an Ort und Stelle kann aber von einer absolut sicheren Automobilstraße Kribi—Jaunde nicht die Rede sein. Ungefähr 52 km von Kribi auf der Straße nach Jaunde brach Anfang dieses Jahres eine Lokomobile der amerikanischen Mission mit einer Brücke vollständig nieder; die Lokomobile stürzte in den Fluß und konnte nur in sehr beschädigtem Zustande herausgeholt werden. Das Automobil des Herrn Pilz in Kribi brach im Mai 1912 auf der Strecke Lolordorf—Kribi mit einer Brücke ungefähr bei Kilometer 80 herunter und stürzte in den Fluß. Kleinere Unfälle sind wiederholt vorgekommen.

Was ist gegenüber Plätzen wie Libreville, Boma, Matadi das vernachlässigte Duala? Man darf ja nicht ungerecht sein und wird zugeben müssen, daß erst in neuerer Zeit die einigermaßen vollständige Beherrschung des Schutzgebiets durchgeführt werden konnte. Noch 1905 mußte das Manenguba-Plateau, das doch nahe der Küste liegt, schwer erkämpft werden; 1907 standen wir vor einem allgemeinen Aufstande im Südgebiet; 1908 hatten wir bei Bascho zu kämpfen. Von 1906 und 1907 ab hätte aber in Kamerun eine ebenso energische Erschließungstätigkeit beginnen müssen und können wie in Ost- und Südwestafrika. Seit 1907 hat Ostafrika, das jetzt über etwa 1400 km fertige Eisenbahn verfügt, 220 km Kilimandscharobahn bekommen und etwa 900 km Zentralbahn, Südwestafrika 366 km nach Keetmanshop, 180 nach Kalkfontein, 530 km Nordsüdbahn, Kamerun nur 250 km. Daß trotz dieser Vernachlässigung Kamerun seinen Handel bis auf nahezu 50 Millionen Mark gesteigert hat, ist ein Beweis für die große Entwicklungsfähigkeit des Gebiets. Auch sind in Edea, Jaunde, Abong Mbang Ansätze zur Entwicklung einer größeren Europäersiedlung im Innern vorhanden; was fehlt, das ist die energische Pflege des Verkehrs. Sie ist unterblieben unter, wie es scheint, dem Einfluß einer gewissen Selbsttäuschung der in Betracht kommenden Faktoren und einer zu großen bürokratischen Ängstlichkeit. Gewiß besitzt Kamerun große natürliche Schätze. Da ist der Kautschukreichtum, das massenhafte Vorkommen der Ölpalme; der Norden ist stark bevölkert und sicher für eine große Baumwollkultur geeignet; so hat man wohl bisher gemeint, daß es ziemlich gleichgültig wäre, was in Kamerun geschieht; die Kolonie werde sich schon entwickeln. Und so hat man von allen möglichen Schiffahrtsplänen geträumt, wollte auf dem Sanaga fahren, dem Lagone und Schari, dem Benuë, Mao Kebi; die ärgsten Wasserfanatiker sehen überall da noch Schiffahrtswege, wo man noch ein flachgehendes Kanu über den Sand schleifen kann. Wer gewöhnt ist, sich unterhalb der Grenze zu halten, an der die Phantasie das praktische Denken ablöst, der sieht mit kritischem Blick schon auf die neuerdings wieder stark in den Vordergrund gerückte Njong- und Dume-Schiffahrt; was aber die anderen Schiffahrtspläne betrifft, so

halte ich es mit dem tüchtigen, leider zu früh verstorbenen Dominik, der ein Mann mit praktischem Blick war: „Gott beschütze die Kolonie vor ihren Freunden,“ sagte er im Hinblick auf die Mao Kebi- und Benuë-Schiffahrt, „mit ihren Feinden wird sie schon selber fertig.“

Abgesehen von diesen Schiffahrtsplänen, die bereits eine gewisse Angst vor den Kosten eines Bahnbaues verraten, hat man in Kamerun, um ja nicht etwas Falsches zu machen, studiert und studiert und ist zu keinem frischen Entschlusse gekommen. Dabei war der Ausgangspunkt Duala gegeben, und ist es in einem so großen Gebiet völlig gleichgültig, ob eine in Angriff genommene Bahnlinie die oder jene Richtung einschlägt. Hauptsache bleibt, daß schnell und billig gebaut und erschlossen wird.

Wie stellt sich nun das Resultat achtundzwanzigjähriger Kulturarbeit in Kamerun dem vorurteilslosen Beschauer dar?

Mangelhafte Küstenstädte, der Haupthafen schlecht ausgebaut; der Hafenort selber, an anderen Plätzen gemessen, recht bescheiden und nicht einmal saniert; das Gouvernement in schwer zugänglicher Berghöhe; kein irgendwie bedeutenderer Europäerplatz im Innern, nur Ansätze; ein Wegenetz, das noch manches zu wünschen übrig läßt; 250 km Bahn für die jetzt 750 000 qkm große Kolonie. Ostafrika hat dagegen 1350 bis 1400 km fertige Bahn und noch 200 bis 250 km im Bau, Südwest verfügt über mehr als 2100 km fertiger Eisenbahnen. Selbst das kleine, nur etwas über 87 000 qkm große Togo hat mit einer Gesamtstrecke von 340 km mehr öffentliche Eisenbahnwege, als das fast neunmal so große Groß-Kamerun.

II. Die wirtschaftlichen Folgen der Verzögerung des Bahnbaues.

Als am 13. März 1908 die Regierung dem Reichstage den Bau der Bahn zum Njong vorschlug (Reichstagsdrucksache Nr. 769, 12. Legislatur-Periode, I. Session 1907/08), wurde nach der beigegebenen Denkschrift mit der Fertigstellung der 360 km

langen Strecke bis Widimenge im Jahre 1913 gerechnet; 1911 schon sollten die ersten 150 km in Betrieb sein.

Es wurde folgende Ertragsberechnung aufgemacht:

„Unter der Annahme, daß die gesamte Bahn in ihrer Länge von 360 km in 5 Jahren Bauzeit hergestellt ist, würde sie zum ersten Male im Jahre 1913 in voller Ausdehnung im Betriebe stehen. Der Bahn werden im Jahre 1911 12 000 t und bei einer Steigerung von jährlich 2000 t im Jahre 1913 16 000 t Güter zur Beförderung zufallen. Diese Güter werden zu etwa zwei Dritteln über die ganze Bahn zu befördern sein. Dann ergibt sich für das Jahr 1913 eine Verkehrsleistung von $16\,000 \times \frac{2}{3} \times 360 = 3,84$ Millionen Tonnenkilometer. Legt man den Durchschnittssatz von nur 3 Pfennig für 1 km und 100 kg zugrunde, so erhält man eine Verkehrseinnahme von 3,84 Millionen mal 0,3 Mk. = 1 152 000 Mk.,
Dazu kommen 1000 t Gummi und Elfenbein zum Satze von 0,75 Mk. für 1 tkm und 3000 t Einfuhrgüter zum Satze von 0,4 Mk. für 1 tkm, die über die ganze Bahn gehen. Das ergibt eine Verkehrseinnahme von

a) $1000 \times 360 \times 0,75$ Mk. =		270 000 Mk.,
b) $3000 \times 360 \times 0,4$ Mk. =		432 000 Mk.

Personenverkehr.

Rechnet man nach den Vorgängen der Togo-Inlandbahn, die bereits im ersten Betriebsjahr eine Einnahme von mehr als 700 Mark für das Kilometer erzielte, 700 Mark, so erhält man $700 \times 360 =$ 252 000 Mk.

Das ergibt eine Verkehrseinnahme von zusammen 2 106 000 Mk.“

Man rechnete mit Betriebsausgaben von 45 Prozent der Einnahmen, also 947 700 Mark, mit Rücklagen in den Erneuerungsfonds (550 M. pro km) im ganzen 198 000 Mark, und als Resultat verkündete die Denkschrift: „Hiernach steht also bereits im ersten Betriebsjahre fast eine Million Mark für den Zinsen- und Tilgungsdienst aus dem Betriebsertragnisse zur

Verfügung.“ Weiter rechnete man mit rund 150 000 Mark Ersparnissen an Frachtkosten für den Regierungsbedarf.

Diese Erträgnisse entfallen infolge der Verzögerung des Bahnbaues jetzt bis mindestens 1916. Man führe nicht etwa die von 1914 ab sich ergebenden Teilerträgnisse ins Feld. Bei programmgemäßer Herstellung der Bahn hätten sich auch schon von 1911 ab Teilerträge ergeben.

Die Bauverzögerung ist entstanden, weil

1. die Baufirma den Auftrag auf Fertigstellung der Strecke Duala—Edea erst im März 1909 erhalten hat;
2. das Gouvernement, statt der Firma, damit sie versäumte Zeit wieder einholen könnte, eine größere Strecke in Arbeit zu geben, den ersten Auftrag auf Duala—Edea beschränkte und von dem Ausfall dieses Baues den Bauvertrag abhängig machte, der für die Strecke Duala—Bidjoka erst 1912 geschlossen wurde;
3. die Baufirma erst Bahnhof und Hafen Duala ausgestattet sehen wollte;
4. das Gouvernement noch bis in das Jahr 1912 hinein, anstatt auf energischen Bau zu drängen, andere Linienführungen als die bereits mehrmals festgelegten gewünscht und wiederholt neue kostspielige Untersuchungen nötig gemacht hat;
5. die Verhältnisse in der Tat außergewöhnlich schwierig lagen.

Gewiß hätte trotz alledem die Baufirma den Bau der Linie Duala—Edea von Duala und Edea her gleichzeitig in Angriff nehmen können; man kann aber begreifen, daß die Energie gelähmt wird, wenn der Bauherr, in diesem Falle das Gouvernement, eine große Unentschlossenheit zeigt.

Wer die Geschichte afrikanischer Bahnbauten einigermaßen kennt, wird zugeben müssen, daß bei energischer Inangriffnahme des Baues der Bahn zum Njong im Herbst 1908 die Eröffnung im Juli 1913 hätte möglich sein müssen, und das um so mehr, als man nicht 360 km, sondern nur etwa 287 km baut. Auf die Führung der Bahn nach Widimenge hat man verzichtet.

Da der Bau unter der Vielregiererei von Buëa her und der

daraus entsprungenen Lässigkeit stark beeinträchtigt worden ist, ist es erklärlich, daß man jetzt erst 90 km fertiggestellt hat (bis Edea). Weiter sind die Erdarbeiten bis Kilometer 120 im Gange, und wenn man sich jetzt allseits zu kraftvoller Energie aufrafft, ist es vielleicht möglich, am 1. Oktober 1913 wenigstens den Betrieb bis Kilometer 150 zu eröffnen und Mitte 1915 bei Kilometer 287 am Njong zu sein. Freilich sind zwei Jahre verloren, und man kann nach der Rechnung, die 1908 aufgemacht wurde, wenn man eine jährliche Steigerung des Betriebsüberschusses von 10 Prozent einsetzt, schon einen Ausfall von $2\frac{1}{2}$ Millionen Mark annehmen.

Weiter hat die Bauverzögerung die Erschließung des fruchtbaren und gut bevölkerten Bakokolandes und seine wirtschaftliche Entwicklung um mindestens volle zwei Jahre zurückgehalten. Die Ausbeutung der mächtigen Ölpalmenwäldungen im Bezirk Edea könnte im vollen Gange sein, und wenn irgendwo Eingeborenenkulturen (namentlich Kakao) gute Aussichten haben, so bei den Bakokos und ihren Nachbarn. Der Frage des stärkeren Anbaues von Kakao in Kamerun hat Verfasser besondere Aufmerksamkeit zugewandt; es wird darauf noch ausführlich zurückzukommen sein.

Daß durch die Verzögerung der Bau der Bahnlinie wesentlich verteuert worden ist, wird wohl nicht weitere Überraschung erregen. Im Etat für 1913 sind für den Bahnbau zwar nur 1 840 000 Mark angefordert gegen 7 200 000 Mark im Etat 1912; aber die Bewilligungen für die Bahn zum Njong erreichen damit die Höhe von etwa 31,5 Millionen Mark, und bis Ende des Etatsjahres 1913 werden schwerlich mehr als 180 km Bahn betriebsfertig sein. Es kann heute schon gesagt werden, daß die für den Bau bis Widimenge (360 km) vorgesehenen 44 Millionen Mark knapp für die 287 km ausreichen werden, die bis zum Njong jetzt nur gebaut werden sollen. Jedenfalls wird die Strecke zum Njong eine der teuersten Kolonialbahnen. Selbst der Bau der ganz außerordentlich schwierigen Linie Matadi—Leopoldville hat nur etwa 100 000 Mark pro km gekostet (allerdings 75 cm-Spur); die ersten 205 km der Lobitobahn haben 69 000 Mark etwa pro Kilometer beansprucht. Dagegen

wird die Bahn zum Njong gut 150 000 Mark pro Kilometer kosten. Es waren sicher große Schwierigkeiten zu überwinden und neue kommen noch; um eine ganze Anzahl von Millionen ist der Bahnbau aber durch die Bauverzögerung und die wiederholten und im Grunde unnötigen Trassen-Aufnahmen verteuert worden, durch eine Arbeiterfürsorge, wie sie umfassender kaum gedacht werden kann. Wie schneller, flotter Bau verbilligt, zeigen die großen Ersparnisse beim Bau der Bahn Morogoro—Tabora, und auch die Firma Lenz hat in Togo und Usambara bewiesen, daß sie billig bauen kann.

Eine neue schwere Belastung erwächst dem Kameruner Schutzgebiet durch die Transporte für Neukamerun, die bis zur Fertigstellung unserer Bahn zum Njong zum großen Teil über den Kongoweg gehen müssen. Auf mehrere Jahre sind wir einem fremden Verkehrswege tributpflichtig; große Summen gehen der Entwicklung der Kolonie verloren; diese Summen muß die Kolonie aber aufbringen und an fremde Unternehmungen abliefern.

Daß eine spätere Fertigstellung der Bahn die Hinterländer am Njong und Dume in ihrer wirtschaftlichen Entwicklung und der Entwicklung ihrer Steuerkraft um die Zeit der verspäteten Eröffnung zurückdrückt, ist wohl selbstverständlich. Weiter liegt jetzt die Gefahr vor, daß die weitere wirtschaftliche Erschließung der bereits gut verwaltet gewesenen Länder am Sangha und Mambere über den Kongoweg erfolgt und durch Gewöhnung des Handels an diese Route einem deutschen Verkehrswege ein wertvolles Hinterland verloren geht.

Wir haben angesichts dieser bereits entstandenen großen Schädigungen und der zu erwartenden größeren, wenn der Bahnbau jetzt nicht mit aller Energie gefördert wird, alle Ursache, die Anspannung aller Kräfte zu wünschen, und keinen andern Zweck verfolgen diese Zeilen, als den, auf die Notwendigkeit schnellen Ausbaues der Bahn zum Njong aufmerksam zu machen und die ihrer Weiterführung, allen für die Entscheidung in Betracht kommenden Stellen die Folgen weiterer Versäumnisse für die Kolonie und ihre Finanzen eindringlich klar zu machen. Was versäumt ist, ist versäumt; langes Reden darüber hat keinen Zweck; Versäumtes

einholen kann nur die frische, bedachte Tat, und deren wartet die Kolonie.

Leugnen läßt sich nicht, daß der Bahnbau zum Njong außerordentlich teuer zu stehen kommt; allerdings hat man dieselben Bedingungen gestellt wie für den Bau der ostafrikanischen Zentralbahn. Das Gewicht des Oberbaues soll 132 betragen, der Schienen 27,8, der zulässige Raddruck 5 t. Für die Manenguba-Eisenbahn sind die entsprechenden Ziffern 81,8, 20,0 und 3,5. Die größte Steigung auf der Bahn zum Njong darf nur eins zu fünfzig sein, der kleinste Radius 200 (im Notfall 150 zulässig). Daß bei wesentlich denselben Bedingungen die Strecke Morogoro—Tabora etwa 90 000 Mark pro Kilometer gekostet hat, während auf der Bahn zum Njong das Kilometer auf der 150 km langen Strecke Duala—Bidjoka auf 158 000 Mark zu stehen kommt, liegt zum Teil an den wesentlich ungünstigeren Verhältnissen, unter denen in Kamerun gebaut werden muß. Es fehlt an der ostafrikanischen 5 bis 7 Monate währenden geschlossenen Trockenzeit; 9 bis 10 Monate hat Kamerun mehr oder weniger Regen. Ferner hat Kamerun nicht das ostafrikanische Arbeitermaterial. Die Leute, gewöhnt, nur das Fällen der Bäume zu besorgen und die Feldarbeit den Frauen zu überlassen, gingen nur schwer an die Erdarbeiten heran; ferner kamen sie oft nach 14tägigem und längerem Marsch entkräftet zur Arbeitsstätte und mußten herausgefüttert werden, bevor sie leistungsfähig waren. Die ungewohnte Reismahrung brachte Dysenterie; es mußten Pflanzen und Palmöl gegeben werden, die mit großen Kosten bezogen wurden, bevor die Baufirma und das Gouvernement Pflanzenfarmen anlegten. Erst am 25. Mai 1911 konnte die Nordbahn bis Nkongsamba eröffnet werden; infolge des gleichzeitigen Baues zweier Bahnen an der Küste hatten beide nicht genügend Arbeiter. Die Bekämpfung der Krankheiten kostete viel Geld; für die sanitären Einrichtungen auf der 150 km langen Strecke bis Bidjoka sind bereits 700 000 Mark angefordert, und auch das reicht noch nicht. Das Freimachen der Linie von Wald hat pro Kilometer 2500 Mark erfordert; die Erdbewegung ist auf einzelnen Strecken ungeheuer und im ganzen dreimal so groß wie auf den ostafrikanischen Bahnen. Die Ernährung des Arbeiters kostet jetzt 40 Pfen-

nige pro Tag; die Arbeiter erhalten bis zu 30 Mark Lohn im Monat. Jetzt hat das Gouvernement gestattet, daß die Leute ihre Frauen mitbringen dürfen; sie müssen auch ernährt werden. Wenn infolge dieser Arbeiterfürsorge auch erreicht ist, daß viele Leute schon freiwillig zum Bahnbau kommen (L e n z hat bis 3000 freie Arbeiter), so wird dadurch doch der Bau sehr stark verteuert, und unter 125 000 bis 130 000 Mark pro Kilometer wird man im Kameruner Waldgebiet nicht auskommen. Was darüber hinaus ausgegeben ist, dürfte aber Verteuerung sein, die infolge der Bauverzögerung, der vielen, infolge sich kreuzender Wünsche der Gouverneure notwendig gewordenen Geländeaufnahmen eingetreten ist.

Dann ist die Mutmaßung wohl auch gerechtfertigt, daß man sich nicht beeilt hat, vor 1915 an den Njong zu kommen, weil Staatssekretär Dernburg seinerzeit die Verpflichtung eingegangen ist, vor 1915 keine neuen Eisenbahnforderungen für die Kolonien zu bringen. Diese Verpflichtung dem Reichsschatzamt gegenüber ist aus der damaligen Situation erklärlich; heute ist aber infolge der Vergrößerung Kameruns eine wesentlich andere Lage geschaffen. Wir sind vor große, neue Aufgaben gestellt, denen wir gerecht werden müssen. Der letzte Atemzug muß an die Bahn zum Njong gesetzt werden, und dann sofort weiter.

III. Hafen- und Wegebau.

Auch auf dem Gebiete des Hafenbaues hat es leider an der nötigen Entschlußkraft gar sehr gefehlt. Die Untersuchung der Hafenverhältnisse von Duala geht bis in die 90er Jahre des vorigen Jahrhunderts zurück. Es ist eine große Menge Papier vollgeschrieben worden, aber Entscheidendes soll erst in nächster Zeit geschehen. Wie verlautet, hat das Kolonialamt sich mit einer Firma auf Lieferung eines großen Baggers in Verbindung gesetzt; hoffentlich tritt er bald in Tätigkeit. Geredet ist über den Hafenbau genug worden; jetzt muß man Taten sehen lassen. Duala wird, wenn die Mittellandbahn erst einmal dem Njong sich nähert, hoffentlich in zwei Jahren, eine

Güterbewegung von über 70 000 t haben (50 600 t ohne Eisenbahnmateriale 1911 gegen 26 900 t in 1907), und sie wird schnell wachsen. Es ist ein kleines, 30 000 t Ölpalmenprodukte aus dem Edea- und Jaundebezirk herauszu- ziehen; in zehn Jahren kann man, wenn die Anlage von Eingeborenenkulturen begünstigt wird, auf 6000 t Eingeborenenkakaos und mehr rechnen. Dann die Gummitransporte, die Einfuhr, die von Jahr zu Jahr steigen muß. Sollen diese Gütermengen in der bisherigen Weise aus- und eingeschifft werden? Jetzt liegen die Schiffe an 2½ km von den Landungsbrücken entfernt im Strom; sie arbeiten mit Leichtern, die durch die Schlepper an die Brücken geholt werden. Der Betrieb ist so zeitraubend, daß die Woermannlinie ihren Schiffen in Duala eine Liegezeit von 5 bis 6 Tagen gewähren muß. Das ist auf die Dauer unhaltbar; es ist dringend notwendig, daß ohne Verzug die Hafenfrage in Duala gelöst wird. Man hat schon einen Bagger aus Südwestafrika herangeholt, der aber für den Wuri nicht brauchbar ist. Ein großer Bagger ist nötig, der dauernd in Duala stationiert bleiben muß. Die Stadt liegt 27 km von der Mündung des Flusses landeinwärts; es wird, wenn ein großer Verkehr einsetzt, nicht nur das Durchstoßen der Barre nötig sein; auch zwischen Hafen und Flußmündung wird der Bagger genug Arbeit haben. Die Fahrrinne ist ja im allgemeinen bis zur Barre hin tief genug, aber an manchen Stellen ist sie schmal und für 6000 Tonnen-Schiffe gerade noch ausreichend. Verbesserungen sind also durchaus angebracht. Am Bahnkopf der Mittellandbahn wird eine genügend lange Kaimauer mit Dampfkränen oder elektrisch betriebenen Kränen zu bauen sein; wie die Dinge heute liegen, wird die Eisenbahn zum Njong, die natürlich ihre Fortsetzung finden muß, wohl dauernd die Hauptverkehrsader von Kamerun bleiben, und vielleicht drängt einmal die Entwicklung dahin, daß die Bahn zum Njong in der Höhe von Jaunde oder an anderer Stelle zwei Zweige entsendet, einen durch den Süden nach Nola am Sangha, den andern hinauf nach Ngaumdere, Lere, Kuseri.

Man darf nicht übersehen, daß die heutige Nordbahn von Bonaberi ausgeht, von einem Vorort, wenn man so sagen will,

Zimmermann, Eine vernachlässigte Kolonie.

4

der durch eine über 1500 m breite Wasserfläche vom Hauptort Duala getrennt ist. Bekommt diese Nordbahn eine Verlängerung bis zum Tschad, wie manche Kamerunkenner das wünschen, dann müssen wir im Hafen Duala doppelte Kaianlagen mit allen möglichen Ladevorrichtungen schaffen. Ferner müssen die Firmen doppelte Einrichtungen treffen. Das wäre sehr unpraktisch. Der Verkehr muß in Duala möglichst konzentriert werden, damit mit geringer Kraftentfaltung das Höchstmögliche erzielt wird. Jedenfalls wäre es ganz unpraktisch, von Bonaberi aus eine 1000 km lange Linie durch die Kolonie zu führen, von Duala aus eine zweite große Verkehrsader und damit das ohnehin schon an zu großer räumlicher Ausdehnung leidende Duala in zwei Hauptgeschäftsteile zu zerreißen. Noch unpraktischer wäre freilich ein beschleunigter Ausbau der Nordbahn und eine Vernachlässigung aller übrigen Pläne; dann wäre mit einem Schlage Bonaberi die Hauptsache geworden. Die ganze bisherige Entwicklung, die günstigere und vor allem gesündere Lage verweisen uns aber auf Duala; von ihm müssen die großen Verkehrsadern ausgehen, die die Kolonie durchschneiden. Am Endpunkt der Kamerun-Süd- und Mittel-landbahn müssen die großen Landungs- und Löschanlagen entstehen, deren der Haupthafen der Kolonie bedarf. Einen Zweifel kann es jetzt überhaupt nicht mehr geben; also soll man energisch an die Arbeit.

Im W e g e b a u ist ohne Zweifel in den letzten Jahren viel geschehen. Dafür sind vom Reichstage angefordert worden: 1905 und 1906 je 150 000 Mark, 1907 und 1908 je 300 000 Mark, 1909 die Summe von 580 000 Mark. In den beiden nächsten Jahren betrugen die Anforderungen 200 000 und 500 000 Mark; in dem Etat für 1912 waren 450 000 Mark für Wegebau eingestellt.

In der dem Etat für 1907 beigegebenen Denkschrift war ein großes Bauprogramm aufgestellt worden, und man hatte die Absicht, das Wegenetz für Kraftwagen von 6 t Gewicht auszubauen; davon ging man 1909 wieder ab, weil, wie in einer neuen Denkschrift gesagt wurde, im Kongo und in Süd-Nigerien mit dem Kraftwagenverkehr keine nachweislichen Erfolge erzielt worden waren. Das Entscheidende für diesen Entschluß

war aber wohl der Gedanke einer Südbahn von Kribi aus, der damals ernstlich erwogen wurde. Denn es waren hauptsächlich die Wege von Kribi ins Innere, die für Automobilverkehr eingerichtet werden sollten, nämlich die Wege Kribi—Lolodorf—Olama—Jaunde und Kribi—Lolodorf—Ebolowa. Im Jahre 1909 kam der Entschluß, diese Wege gleich den anderen als Karrenwege auszubauen für den Verkehr leichter Karren und Wagen von Menschen und Zugtieren bewegt; dabei ist es aber nicht lange geblieben. Daß eine Bahn von Kribi aus auf eine Reihe von Jahren nicht mehr in Betracht kommt, ist so gut wie sicher; selbst die Freunde einer Südbahn müssen heute einsehen, daß das Notwendigste jetzt ist, schneller Weiterbau der Bahn Duala—Njong mit allen verfügbaren Kräften. Was der Widerstreit der Interessen in Kamerun — auch die Interessenten tragen mit Schuld an den Versäumnissen beim Ausbau der Verkehrswege, und das Gouvernement hat nicht verstanden, sie kraftvoll nach einem Ziele hin zu vereinen — für Schaden gestiftet hat, liegt ja auf der Hand und ist vorstehend ausgeführt worden; weitere Streitigkeiten verzögern den Bau der dringend notwendigen großen Bahn bis zum Sangha und fördern nicht die Interessen der Südküste. Die Südküste wird am besten die Agitation für den Bau einer Bahn von Kribi oder Batanga aus für einige Jahre einstellen; um so energischer wird sie für den Ausbau eines guten Wegenetzes im Hinterlande von Kribi eintreten und wird man sie darin unterstützen können, und mit Recht wird bei der großen Bedeutung Kribis für den Kameruner Handel der Bau von Automobilstraßen gefordert. Als fahrbar für Lastautos mit 2 bis 3 t Nutzlast wurden dem Verfasser von Herren in Kamerun die folgenden Strecken angegeben: Kribi—Longji mit 22 km und Kribi—Bipindi, etwa 60 km des Weges Kribi—Lolodorf—Jaunde. Auf diesen beiden Strecken, von zusammen 82 km Länge, sind massive Zementbrücken gebaut. Weitere 227 km des Kribi—Jaunde-Weges von Bipindi bis Jaunde sind nur mit leichten Personautos befahrbar. Um für Lastautos mit 2 bis 3 Tons Nutzlast brauchbar zu sein, müssen die Straßen überall massive Zementbrücken haben.

Weit wichtiger als der Weg Kribi—Jaunde, der so lange

4*

von hohem Wert ist, bis die Eisenbahn den Njong erreicht hat, und der späterhin für den Fall zu unterhalten wäre, daß die Eisenbahnbrücken über Sanaga und Dibamba einmal unterbrochen sind, erscheint der eilige Ausbau einer Automobilstraße Kribi—Ebolowa—Akoafim, um von Ebolowa und Akoafim ins neue Südstück vorstoßen zu können. Nach Ebolowa zu ist man von der Kribistraße aus bereits vorgegangen; man hat Lolodorf mit Ebolowa verbunden. Diese Strecke soll jetzt im großen und ganzen fertiggestellt und mit leichten Lastautomobilen befahrbar sein. Die Länge der Straße beträgt etwa 69 km; pro Kilometer sind etwa 3500 Mark ausgegeben worden. Ob die Straße damit den Verkehrsanforderungen genügt, muß erst abgewartet werden. Aber wenn der Automobilweg selbst 6000 Mark Kosten pro Kilometer verursachen sollte, muß nach Akoafim gebaut werden. Von Ebolowa sind es bis zu diesem Platze etwa 220 km; der Ausbau einer genügenden Automobilstraße würde also $220 \times 6000 = 1\,320\,000$ Mark im höchsten Falle kosten. Diese Summe muß da sein, hat doch Kribi im Jahre 1911 an Zolleinnahmen 2 293 000 Mark gebracht. Und die Straße muß schnell gebaut werden, damit Träger frei werden. Man wird die Leute dringend im neuen Südstück und beim Bahnbau brauchen können.

Die Unentschlossenheit im Kameruner Gouvernement, das bald für eine Südbahn von Kribi aus, bald dagegen war, die Verzögerung des Baues der Bahn zum Njong, die den Interessenten der Südbahn neue Hoffnungen machte, das hat auch zur Verzögerung des kraftvollen Ausbaues eines ausreichenden Wegenetzes im Hinterlande von Kribi beigetragen, und es ist höchste Zeit, auch dies nachzuholen.

Mit den Neuerwerbungen hat ein neuer Abschnitt in der Entwicklung des Kameruner Schutzgebiets begonnen; dringlich tritt die Notwendigkeit an uns heran:

1. die Hafenfrage in Duala im großen Stile zu lösen;
2. den Bahnbau energisch vorwärts zu treiben;
3. im Hinterlande von Kribi ein leistungsfähiges Automobilstraßennetz zu schaffen.

Die Zeit der Lässigkeit muß vorüber sein; alle Kräfte sind anzuspannen.

IV. Einfluß der Vergrößerung Kameruns auf Wirtschaft und Verkehr.

Die „Compagnie Forestière-Sangha-Oubangui“ hat zwei ihrer Beamten veranlaßt, Kamerun von Duala nach Nola zu durchreisen und zum Bericht über die Verkehrsverhältnisse aufgefordert. Einer der ältesten Direktoren der Gesellschaft, Herr Jacquy, ist am 26. Oktober von Boulogne abgereist; Herr Allibaud ist am 26. November gefolgt. Dem Bahnbau zum Njong bringt die Gesellschaft großes Interesse entgegen, und sie will prüfen, ob es möglich ist, mit Hilfe der Bahn und der einzu-richtenden Njong—Dume—Kadeï-Schiffahrt schon jetzt oder von 1916 ab ihre Transporte über Duala zu leiten.

Der Verfasser hat bei der Zweigniederlassung der Gesellschaft in Berlin angefragt, mit welchen Transporten die Gesellschaft für 1916 rechnet; darauf ist die Auskunft geworden: „Wir sehen voraus, daß unsere Produktion sich dann auf 800 t Kautschuk und 20 t Elfenbein belaufen wird.“ Als Importe für 1916 werden angegeben: 800 t diverse Artikel (Stoffe, Eisen- und Kurzwaren, Werkzeuge, Lebensmittel), 400 t Maschinen zur Koagulation und Bereitung des Kautschuks, 1000 t Lebensmittel für die eingeborenen Arbeiter der Gesellschaft von der Küste und aus verschiedenen Gegenden Kameruns, Verpflegung und Genußmittel für die weißen Angestellten, Zelte, Ausrüstungen.

Da die Sangha - Forestière im Jahre 1911 bereits 660 t Kautschuk produziert hat, davon gut 530 t auf dem jetzt deutsch gewordenen Gebiet, ist eine Steigerung auf 800 t bis zum Jahre 1916 als sicher anzunehmen; die Schätzung ist nach den Beobachtungen, die Verfasser an Ort und Stelle gemacht hat, als mäßig zu bezeichnen. Was den Import betrifft, so dürfte, wenn die Forestière nicht gerade Reis, Zucker und Genußmittel für ihre Arbeiter einführen will (nach den Angaben, die der Präsident Noguès dem Verfasser machte, scheint das aber beabsichtigt zu sein), die Annahme von 1000 t in Position 3 zu hoch gegriffen sein; aber die Gesellschaft plant ja, um sich einen großen Stamm freiwilliger Arbeiter zu sichern,

ihren Schwarzen eine Menge Annehmlichkeiten zu verschaffen, die dem Leben im feuchten Gummi-Urwalde einen Teil seiner unangenehmen Seiten nehmen sollen.

Es ist wohl nicht bekannt genug, daß die Sangha-Forestière neue Abmachungen mit der französischen Regierung getroffen hat, denen zufolge sie am 20. Juni 1920 dasjenige Land zum Eigentum erhält, daß sie bis dahin bebaut und planmäßig in Bearbeitung genommen hat. Weiter bleibt ihr von ihrer Gesamtkonzession dann nur noch der zehnfache Umfang des bebauten und planmäßig bearbeiteten Gebiets. Darin kann sie bis zum 20. Juni 1930 weiteres Eigentum durch Bebauung und Bearbeitung erwerben, die übrigen Teile fallen dann an den Staat zurück.

Diesen Abmachungen entsprechend bemüht sich die Sangha-Forestière, die an Kautschukpflanzen reichsten Gebiete bis 1920 ausfindig zu machen und darin eine geregelte Forstwirtschaft einzuführen. Es werden große Erschließungswege in den Urwald geführt, Schneisen durchgeschlagen; bei Toro und Berberati fand der Verfasser im Juni und Juli 1912 diese Arbeiten in bestem Gange. In den so erschlossenen Waldkomplexen sollen feste und trockene Häuser für die Arbeiter gebaut werden; man will gute Nahrung heranzuführen, einen Fleischimport vom Tschadsee her in die Wege leiten, an den Abenden durch Phonographen und Projektionsapparate für Unterhaltung sorgen: kurz, man will das Leben in diesen festen Waldlagern so angenehm wie möglich machen. Zweifellos sind dies alles keine leeren Versprechungen. Die Forestière-Sangha-Oubangui sieht ein, daß sie unter deutscher Herrschaft sich auf die Arbeit der Dörfer, die ihr heute in ihrem Gebiet Kautschuk gewinnen, um Geld für die Steuerzahlung zu erwerben, nicht lange wird verlassen können. Nach der Besetzung durch Deutsche werden den Eingeborenen eine Menge neuer Einnahmequellen eröffnet, durch Trägerdienst, Arbeit für die Stationen, den Haussah-Handel, und so wird die Gesellschaft, will sie weiter gute Resultate erzielen, einen großen Stamm eigener Arbeiter sich heranziehen müssen und die Leute im eigenen Interesse gut behandeln.

Die Forestière-Sangha-Oubangui meint nun, daß der deutsche Weg nach Duala auf die Dauer nur dann profitabel für sie

sein würde, wenn die Bahn am Njong nicht stehen bleibt, sondern unverzüglich weitergeführt wird. Einer Bahn Duala—Nola, die 1921 oder 1922 den Mambere oder Sangha erreicht, glaubt die Gesellschaft dann an Transporten zur Verfügung stellen zu können: an Exportartikeln 1500 t Kautschuk, 20 t Elfenbein, 10 000 t Ölprodukte und Hölzer (verschiedene Arten), deren Ausbeutung durch Fertigstellung der Eisenbahn ermöglicht sein wird, ferner 3000 t Importe wie Stoffe, Eisen- und Kurzwaren, Werkzeuge, Maschinen zur Kautschuk- und Ölgewinnung, Holzbearbeitung, Lebens- und Genußmittel für die Arbeiter, Zelte, Zement, Konstruktionsteile.

Die Angabe, daß 10 000 t Ölprodukte und Hölzer 1922 zur Ausfuhr fertig sein sollen, wird manchem Zweifel begegnen; die Direktion der Gesellschaft weist aber darauf hin, daß sie demnächst schon eine botanische Kommission in ihr Gebiet zum Studium der vorhandenen Nutzpflanzen entsenden will, sie also die ernste Absicht hat, außer Kautschuk auch die andern Schätze ihres Urwaldbesitzes auszubeuten. Wenn man daran denkt, daß aus Tabora noch Erdnüsse auf den Weltmarkt gebracht werden, Sesam, Öle aller Art, kann man es nicht als unmöglich bezeichnen, Ölprodukte aus Nola zu verschicken. Die Strecke Daressalam—Tabora ist 862 km lang, und die Schifffahrt hat die Suezkanalgebühren zu tragen; von Nola bis Duala sind 830 bis 850 km, und an der Westküste Afrikas gibts keinen Suezkanal. Etwas kritischer muß man schon der Holzausfuhr gegenüberstehen; aber die Compagnie Forestière versichert, daß sie nur an präparierte Edelhölzer denkt, die einen guten Preis auf dem Weltmarkt erzielen.

Was aber die von ihr auf 3000 t im Jahre 1922 berechnete Einfuhr betrifft, so ist sie viel zu niedrig gegriffen, wenn die Gesellschaft nur einen Teil ihrer großen Pläne zur Ausführung bringt. Man mag zu ihr stehen, wie man wolle, das Zeugnis kann man ihr nicht versagen (sie hat dem deutschen Gouvernement jährlich 100 000 Franken für die Anstellung von Ärzten zur Verfügung gestellt), daß sie in großem Stile an ihre Arbeit herangeht.

Allein die Entschlüsse der Compagnie Forestière-Sangha-Oubangui zeigen, daß mit dem Hinzutritt der Neuerwerbungen

ein neuer Entwicklungsabschnitt für unser Kameruner Schutzgebiet begonnen hat. Eine einzige — allerdings sehr große — Gesellschaft will einer Bahn, die in zehn Jahren den Mambere oder Sangha erreicht, 14 000 bis 15 000 t Transporte zur Verfügung stellen; daran darf niemand achtlos vorübergehen. Denn zu dieser Güterbewegung kommt noch die fürs Gouvernement, für die Schutztruppe; auch die Altkameruner Handelsfirmen werden nach 1920 in den Bezirken Nola, Carnot, Mbimu energisch die Arbeit aufnehmen. Dazu kommen die Transporte aus den Bezirken Lomie, Dume, die wir unmöglich auf den Sangha-Kongoweg gehen lassen können. Man kann also sagen, daß im Dume - Kadeï - Mambere - Sangha - Gebiet heute schon eine große Frachtenmenge einer Bahn harrt, um sofort auf sie überzugehen. Das an und für sich wirtschaftlich hoch bedeutsame südöstliche Stück des Schutzgebiets, das durch seine Kautschukausfuhr und die in Gegenwert einkommende Einfuhr beinahe die Hälfte des Kameruner Handels stellt, wird durch den Hinzutritt neuer, sehr wertvoller Kautschukgebiete noch wichtiger. Aus Altkamerun sind 1911 ausgegangen 2708 t Kautschuk, aus dem deutsch gewordenen Teil der Sangha-Forestière mindestens 530 t. Das neue Südstück hat sehr wenig auf den Weltmarkt gebracht; die dort die Konzession haltende Gesellschaft Ngoko-Sangha ist das Muster einer Konzessionsgesellschaft wie sie nicht sein soll. Mit ihr wird man ein ernstes Wort sprechen müssen, und das ihr übergebene Gebiet kann durch Verwaltungsmaßnahmen zum großen Teil frei gemacht werden. Da das neue Kameruner Südstück einer der wertvollsten Kautschukbezirke Afrikas ist, kann sehr viel herausgezogen werden, und es ist zu erwarten, daß im Jahre 1913 Groß-Kamerun 4000 t Kautschuk erzeugt mit einem selbst bei niedrigen Preisen sicheren Ausfuhrwerte von 17 Millionen Mark, der aber bis 20 Millionen steigen kann. Ferner wird der ganze Süden wahrscheinlich für eine Million Mark Elfenbein stellen. Dazu kommen noch für einige Millionen Ölpalmenprodukte, kommt die wachsende Ausfuhr von Bau- und Nutzholz. Die Einfuhr ist dementsprechend. Der Wert des Urwaldsüdens für den Handel, die wirtschaftliche Entwicklung und die Entwicklung der Finanzen Kameruns hat durch die

Neuerwerbungen ganz erheblich zugenommen, und die in diesem großen Süden steckenden Werte, die auf den Straßen liegen und auf den Urwaldbäumen hängen, müssen durch eine große Verkehrspolitik zum Nutzen der Kolonie und Nutzen der Reichsfinanzen gehoben werden. Wir müssen die Bahn zum Mambere haben, damit nicht Tausende von Tonnen über Sangha und Kongo zur Matadibahn abfließen; dann muß für das Kribi-Hinterland und das neue Südstück die Verkehrsfrage durch den Bau von Straßen für leichte Lastautomobile in großem Stile gelöst werden. Wir dürfen nicht abwarten, bis Frankreich eine Bahn, etwa von Libreville nach Kandjama führt und die Transporte aus dem neuen Südkamerun herausholt; denn bei diesen Transporten handelt es sich um hochwertige Artikel. Kribi hat im Jahre 1911 nur 8900 t Einfuhr und 2500 t Ausfuhr (zusammen 11 400 t Verkehr) gehabt gegen 26 200 und 24 400 t (zusammen 50 600) Dualas; die Zolleinnahmen in Kribi betrugen aber 2 293 000 Mark, in Duala 1 644 000 Mark. Von dem Handel des Südens dürfen wir uns also nichts entgehen lassen. Das neue Südstück kann bei seinem Kautschukreichtum gut seine 1000 t liefern; Kribi wird durch die Entwicklung dieses Gebiets seine Bedeutung behalten, während Duala durch den Bahnbau mächtig emporblühen wird. An der ganzen Südküste bis nach Kampo hinunter könnte ferner der Kakaobau aufgenommen werden und auf guten Straßen einige Tausend Tonnen Fracht nach Kribi liefern.

Im Etat für 1914 sind nun 200 000 Mark für den Wegebau im Süden angefordert worden; man will beschleunigt die Wege Kribi—Lolodorf—Jaunde und Kribi—Lolodorf mit massiven Brücken versehen; ferner sollen (dafür sind 50 000 Mark ausgeworfen) die Wege Ebolowa—Sangmelima und Ebolowa—Ngulemakong ausgebaut werden. Das ist anerkennenswert; genügt aber bei weitem nicht, uns den Handel des neuen Südstücks, der außerhalb des Aktionsbereichs der Bahn zum Njong sich vollzieht, zu sichern. Für diesen Süden ist auch aus militärischen Gründen ein umfassendes Vorgehen notwendig.

Der Handelsverkehr Dualas und Kribis beläuft sich heute auf zusammen 62 000 t; nach dem Vorstoß zum Njong und bei schnellem Weiterbau der Bahn, nach Ausbau eines leistungs-

fähigen Wegenetzes im Süden, wird er in fünf Jahren auf 150 000 t gestiegen sein, wovon 125 000 auf Duala, 25 000 auf Kribi entfallen werden.

V. Entwicklung im Bereiche der Bahn zum Njong.

Als Verfasser Ende März und Anfang April auf der Jaunde-straße von Edea nach Jaunde zog, lag das Land noch im tiefsten Schlafe. Selbst ein bis zwei Tagemärsche von Edea war sehr wenig von der Wirkung der Bahn zu spüren. Mächtige Ölpalmenwäldungen mit vielen Millionen Bäumen durchquert die Straße; mangels einer Absatzmöglichkeit werden sie nicht ausgebeutet. Werden nach Fertigstellung der Bahn eine Million Bäume in Angriff genommen, so kommen wir bei einem Durchschnitt von 4 kg Öl und 7 bis 8 kg Kernen pro Baum schon auf eine Frachtmenge von 4 Millionen kg = 4000 t Öl und 7 bis 8 Millionen kg = 7000 bis 8000 t Kernen. Die Ausfuhr des Jahres 1911 betrug 15 171 t Palmkerne und 3388 t Palmöl. Mehr als die doppelte Menge kann mit leichter Mühe aus den mächtigen Palmenwäldungen zwischen Edea und Jaunde herausgeholt werden.

Es ist erfreulich, daß das Kolonialamt sich entschlossen hat, eine Ölpalmeninspektion einzurichten und in der Nähe von Edea eine Versuchsanlage; eine einigermaßen zielbewußte Ausbeutung der Ölpalmenwälder des Edea- und Jaunde-Bezirks führt in ganz kurzer Zeit der Bahn 40 000 bis 50 000 t Frachten zu.

Weiter will, wie aus der Denkschrift zum Etat 1912 hervorgeht, das Gouvernement die Eingeborenen von Kamerun zum Kakaoanbau in stärkerem Maße heranziehen; es scheint dem Verfasser, daß das wohl gelingen müßte und durch den Eingeborenen-Anbau die Kakaoproduktion Kameruns sehr schnell wachsen wird. Vielleicht kann man sich bei diesen Bestrebungen auch der Herzoglich Schleswig-Holsteinschen Kakao-Kultur-Gesellschaft zu Wandsbek bedienen, die am Kakaobau Kameruns Interesse nimmt und den Verfasser anlässlich seiner jüngsten Reise

nach Kamerun und Neukamerun veranlaßte, die Angelegenheit zu studieren und Bericht zu erstatten. Es wurden eine Anzahl Plantagen und Eingeborenenpflanzungen am Mungo und Wuri besucht; auch am Sanaga, unterhalb Edea, bestehen Eingeborenenpflanzungen. Der Plantagenbau muß natürlich gefördert werden; nur er kann Kulturversuche im großen machen, und er bleibt das Rückrat der Produktion; Eingeborenenpflanzungen, räumlich von ihm getrennt, schädigen aber nicht den Plantagenbau, sondern fördern ihn eher. Wenn der Eingeborene im Bakoko- und Jaundelande, am Wuri und Sanaga sieht, daß beim Kakaobau Geld zu verdienen ist, dann wird der Nachwuchs gern auf die Kakao-Plantagen gehen, um dort zu lernen und Geld zu sparen, bis er selber eine kleine Kakaopflanzung anlegen kann.

Die besichtigten Eingeborenenpflanzungen am Mungo und Wuri standen nicht schlecht; Eingeborene haben im Jahre 1910 zur Ausfuhr 484 t Kakao geliefert, im nächsten Jahre bereits 649 t. Wenn wir auch nicht erwarten dürfen, daß die Eingeborenen-Kakaokultur in Kamerun so große Ausdehnung wie an der Goldküste gewinnt, so kann man doch in absehbarer Zeit auf 6000 bis 10 000 t Ausfuhr rechnen. Kamerun ist trotz hoher Niederschläge in den küstennahen Gebieten und des häufig bedeckten Himmels für den Anbau von Kakao wohl geeignet, und der Kamerun-Neger ist durchaus nicht viel dümmer, als der der Akkra-Küste und der von Südnigerien. Auch vom Gabun-Eingeborenen wird gesagt, daß er recht intelligent wäre, und da sollen ausgerechnet nur zwischen Rio del Rey und Kampo Dummköpfe wohnen? Der Kamerun-Neger, wenn er Anleitung findet, wird im Kakaobau Gutes leisten. Anbauland ist genügend vorhanden; das hinter dem Küstengürtel liegende Land kommt bis hinauf zu 600 m Meereshöhe in Betracht. Und es macht auch gar nichts aus, daß Südkamerun von Urwald bedeckt ist. Die Kakaopflanzungen am Kamerunberge sind von dichtem Urwald umgeben; auch in Akkra sind die Kakaopflanzungen verhältnismäßig kleine Rodungen im Urwalde. Ein guter Kenner der Goldküste schildert ihre Kakaodistrikte in der September-Nummer von 1910 des Kakao-Fachblattes „Gordian“:

„Akuapim, die Wiege der Kakaokultur der Goldküste, ist ein sechs Wegstunden nördlich von Akkra bei Akokome beginnender Gebirgszug von mäßiger Höhe (etwa 500 m Höhe im Durchschnitt). . . . Dieses Gebirge mit seinen kessel-förmigen Bergen und Tälern ist noch heute verhältnismäßig gut bewaldet. . . .“

Weiter heißt es:

„Die an Ausdehnung die Landschaften Akuapim und Insuam mindestens um das Doppelte übertreffende Landschaft Akim beginnt am Densuflusse. . . . Dieses gewaltige Viereck ist zum größten Teil noch mit primärem, meist aber sekundärem Urwald bestanden, gut bewässert, sehr fruchtbar und wird die Hauptproduktionsstätte des Akkrakakaos werden. . . .“

„Kwahu, der nördlichste der drei Hauptkakaodistrikte, hat erst vor einigen Jahren angefangen, in größerem Maße Kakao anzupflanzen. Das Zentrum des Kakaobaues dieser Landschaft ist die nähere und weitere Umgebung von Abetifi. Kwahu liegt schon in der innerafrikanischen Urwaldzone und ist in seiner ganzen Ausdehnung mit üppigen, geschlossenen, primären Hochwäldern bedeckt. . . .“

Also: die Haupt-Kakao-Pflanzbezirke in Akkra liegen abseits der Küste im üppigen Urwaldgebiet; Abetifi ist in gerader Linie 150 km von Akkra-Stadt entfernt, soviel wie Ebolowa von Kribi. In Kamerun kann Kakao in der weiteren Umgebung von Jabassi gebaut werden, zwischen dem Wuri und Sanaga, im ganzen Bakokolande, bei Lolodorf und Bipindihof, die Hänge des Kameruner Südplateaus hinauf bis zur Meereshöhe von 600 m. Menschen stehen genug zur Verfügung, wenn die Bahn und der Bau von Automobilstraßen im Hinterland von Kribi den Trägerverkehr eingeschränkt haben werden. Die Bezirke Jabassi und Ebolowa haben mindestens je 200 000 Einwohner; das Bakokoland (Bezirk Edea) ist sehr gut bevölkert und hat annähernd 150 000 Menschen. Wenn Ladewig (siehe Tropenpflanzer Januar 1912, Seite 43), schätzt, daß an der Goldküste 150 000 Menschen als Anbauer und Träger in der Kakao-produktion tätig sind, so könnte auch das Kameruner Küsten-Hinterland mit Leichtigkeit diese Menschenzahl für die Kakao-

kultur stellen. Wenn aber nur 50 000 Eingeborene sich auf die Produktion werfen und Kamerun einen geringeren Ertrag als die Goldküste gibt, kommen wir auf 10 000 bis 12 000 t Produktion. Das ist sehr vorsichtig geschätzt. Der Bakokomann, der sehr rührig ist, wird einen tüchtigen Kakaobauer abgeben. Die noch immer viel verachteten Bakokos (sie sind Erbfeinde des Jaunde-Stammes, und viele Europäer haben von den Jaundes die Abneigung gegen die Bakokos übernommen) sind recht rührige Leute. Die Boys an der Küste sind vielfach Bakokos, desgleichen die Schreiber beim Gouvernement und bei Kaufleuten, die Clerks, Wäscher. Es steckt in dem Volke ein gesunder Trieb zum Geldverdienen, nicht durch Handel, sondern durch gewinnbringende Beschäftigung. Dasselbe gilt von den Ebolowa-Leuten, und nicht nur im Edea-Bezirk, sondern auch im Hinterland von Kribi sollte man den Kakaoanbau fleißig fördern.

Was durch emsige und zielbewußte Arbeit erreicht werden kann, zeigt die Goldküste. Im Jahre 1894 führte die englische Goldküstenkolonie 9 t Kakao aus, Kamerun 135; noch 1898 war Kamerun mit 209 t Ausfuhr der von Akkra mit nur 186 t voran; im folgenden Jahre aber hatte die Goldküste unsere Kolonie schon geworfen. Die Kameruner Ausfuhr stieg von da ab nur mäßig bis 3582 t in 1911; die von Akkra ging sprungweise empor; 1903 auf 2315, 1904 auf 5193, 1908 auf 12 946, 1909 auf 20 534 und 1911 auf 40 357 t. Das ist der Erfolg eifriger Anpflanzung seit etwa 1900 und emsiger Belehrung. Das englische Gouvernement hat im Goldküstengebiet 12 Reiseinspektoren angestellt, Weiße und Farbige; Ackerbaustationen sind eingerichtet worden; der Schädlingsfrage wird eine große Aufmerksamkeit zugewandt. Die schwarzen Beamten des Agricultural Department tragen auf ihren Reisen in die Kakaogebiete sogar einen Tornister mit Spritzen bei sich und verschiedene Werkzeuge um Schädlinge zu vernichten. In den größeren Dörfern sind die Kakaobäume beschnitten, ist das Land von Unkraut befreit und sind die Kakaohülsen verbrannt, die auf Kameruner Plantagen häufig noch sehr lange herumliegen und dem Ungeziefer Unterschlupf gewähren.

Auch das Kameruner Gouvernement hat neuerdings eine Kakao-Inspektion eingerichtet, die zunächst aus einem Oberbeamten und zwei Unterbeamten bestehen soll. Man will in ähnlicher Weise wie die Engländer vorgehen. Die Tätigkeit der Beamten soll sich einstweilen auf die Bezirke Duala, Jabassi und Edea, später auch auf Kribi und Rio del Rey erstrecken. Sie sollen die Pflanzungen der Eingeborenen dauernd beaufsichtigen, Sorge für ihre weitere Ausdehnung tragen und die Eingeborenen in der Kultur des Kakao belehren.

Natürlich ist eine große Eingeborenenproduktion nicht von heute auf morgen zu erreichen; der Kakaobaum braucht 5 bis 7 Jahre, ehe er Früchte trägt. Und wenn wir in den nächsten 3 Jahren die Eingeborenen zu größeren Anpflanzungen veranlassen, tritt das Resultat dieser Arbeit erst in 8 bis 10 Jahren in die Erscheinung. Wenn eine Eingeborenenfamilie im Durchschnitt $11\frac{1}{2}$ ha mit Kakao bepflanzt und 600 bis 800 Bäume auf dem Hektar aufzieht, im Mittel 700, so haben wir, wenn wir in den nächsten Jahren nur 6000 Familien zum Kakaoanbau bringen, in 8 bis 10 Jahren einen Zuwachs von 6 Millionen Bäumen, die mit einem Ertrag von 1 kg pro Baum 6000 t Kakao produzieren.

Der Ertrag von 1 kg ist keineswegs zu hoch gegriffen, wenn er auch auf den Kameruner Plantagen nur in guten Jahren erreicht wird. Im Jahre 1911 hatte die gut geleitete Molivepflanzung von 702 ha einen Ertrag von 6000 Sack à 50 kg, also nur 416 kg pro Hektar, Debundscha hatte ein Erträgnis von $571\frac{1}{2}$ kg vom Hektar. Dagegen kann die Goldküste mit Durchschnittserträgen von 1000 kg und mehr aufwarten. Ohne weiteres sind diese Ziffern nicht miteinander zu vergleichen. Akkra verschickt vielfach schlecht getrocknete Bohnen; die Kameruner Plantagen liefern gut getrocknete Ware ab. Daher die Erscheinung, daß Kameruner Plantagenkakao gut bezahlt wird, wie beste Ware. Dann weiß jeder, der die großen Plantagen in Kamerun mit offenem Auge durchwandert hat, daß ein Teil der Ernte verloren gehen muß und tatsächlich auch verloren geht. Der Kakaobaum produziert andauernd Früchte; aber nur zu den Haupt-Erntezeiten werden sie auf den Großplantagen fast vollständig abgenommen; nachher ist ein andauerndes Durchernten nicht mehr möglich. Viel geht verloren. Anders

dagegen die Kleinpflanzung, auf der die letzte Bohne geerntet wird. Kleinpflanzungen auch von Eingeborenen werden in Kamerun — wenn das Jahr nicht ausnahmsweise schlecht ist — ihre 700 kg vom Hektar bringen. Diesen Unterschied gleichen die Plantagen wieder aus durch bessere Aufbereitung ihres Kakaos. Von welchem Areal die 1911 in Kamerun zur Ausfuhr gebrachten 649 t Eingeborenenkakao geerntet sind, ist nicht bekannt; an der Produktion sind sicher aber keine 600 schwarzen Pflanzer beteiligt. Einzelne Leute haben recht erhebliche Bestände, wie z. B. Bell am Mungofluß.

Es hat sich gezeigt, daß der Kakao in den küstenferneren Gebieten weniger unter Braunfäule und Schädlingen zu leiden hat als auf den Plantagen an der Küste, vielleicht liegen die Großplantagen schon zu dicht beieinander und ist zu viel abgeholzt worden. An der Goldküste hat sich gezeigt, daß das Bestehenbleiben von breiten Waldstreifen zwischen den einzelnen Pflanzungen der beste Schutz gegen Insekten ist. Das starke Auftreten der Braunfäule scheint die Folge zu großer Niederschläge zu sein; schon 50 km von der Küste und dem regenreichen Kamerunmassiv entfernt beginnt eine starke Abnahme der Niederschläge.

Dem Kakaoanbau in Kamerun würde ein starker Anstoß gegeben, wenn heimisches Kapital draußen große Fermentationsanlagen errichten und den Eingeborenen die Ernte abkaufen wollte. Noch heute fermentieren*) die Eingeborenen der Goldküste trotz 15jähriger Erfahrung und Belehrung recht mangelhaft; in Kamerun würde das noch viel mehr geschehen. Da ist Eingreifen heimischen Kapitals und weißer Erfahrung erforderlich. Heute schon kaufen weiße Firmen den schwarzen Kakaobauern am Sanaga die Ernte ab und übernehmen die Fermentation; das müßte Sache einiger großer Zentralanlagen sein. Sie könnten sich auch die Forschungen des Dr. Fickendey

*) Die Kakaobohne muß, um ihre guten Eigenschaften zu entwickeln, einer Gärung unterworfen werden, durch die das helle Innere der Bohne in eine braune Farbe übergeht. Nach neueren Untersuchungen hat die unter Wärmeerhöhung erfolgende Gärung nur den Zweck, die Bohne abzutöten, ohne die Wirksamkeit der Enzyme (der nicht organisierten Fermente) zu beeinträchtigen.

in Victoria (Kamerun) zunutze machen, der nachgewiesen hat, daß eine Fermentation, die sehr oft der Bohne einen Fäulnisgeruch gibt, weil alle schlechten Gärungsstoffe in den Kern hineinziehen, gar nicht nötig ist. Ende 1908 schon kam Dr. Fickendey mit dem Vorschlag heraus, die Bohnen nicht mehr durch Fermentation, sondern durch Gefrieren (in einer Temperatur von $+ 3$ Grad) oder Alkoholbehandlung abzutöten. Eine große deutsche Kakaofabrik prüfte die Bohnen auf ihre Verwendbarkeit für die Kakaofabrikation, und das Ergebnis war, daß die zum Gefrieren gebrachten Bohnen ein so volles, reines Kakaoaroma hatten wie sonst keine andere Sorte und entbittert und säurefrei sich zeigten. Die mit Alkohol behandelten Bohnen zeigten diese Eigenschaften nicht in demselben Maße, bedeuteten aber nach Urteil der Fabrik einen bedeutenden Fortschritt gegenüber dem Rottungsverfahren in Kamerun.

Wie die Alkohol- und Gefrierbehandlung wirken würden, wenn sie im großen Maßstabe angewandt werden, weiß man nicht; große Versuche kann aber nur eine große Zentralanlage machen.

Der Ausdehnung der Kakaoproduktion durch Eingeborene wird eine Grenze gesetzt durch den Reichtum der in Betracht kommenden Bezirke an Ölpalmen. Wenn die großen Ölpalmenwälder erst einmal erschlossen sind, kann der Eingeborene durch Sammeltätigkeit das Geld gewinnen, das er braucht; er bedarf keiner 5- bis 7jährigen Kulturen. Vom Standpunkt des Landesinteresses ist es aber nicht gleichgültig, ob Sammeln von Ölfrüchten oder Kakao. Wenngleich mit einer Erschöpfung der großen Wälder nicht zu rechnen ist, wird doch einmal der Zeitpunkt kommen, da ein Maßhalten geboten ist; dann lassen sich Kakaopflanzungen nicht aus dem Boden stampfen. Weiter ist zu beachten: die 3582 t Kakaoausfuhr des Jahres 1911 werteten 3 307 000 Mark, 15 171 t Palmkernausfuhr nur 4 168 000 Mark, 3388 t Palmöl 1 424 000 Mark. Kakao ist weit hochwertiger als Ölprodukte, und 10 000 t Kakaoausfuhr machen die Kolonie kaufkräftiger als die Ausfuhr von 30 000 bis 40 000 t Ölprodukten. Besonders für das Hinterland von Kribi ist der Kakaoanbau von großer Bedeutung. Von seiner heutigen Güterbewegung verliert Kribi nach dem Eintreffen der Bahn am

Njong sicher die Hälfte; Ersatz werden sein der Handel nach dem bahnfernen neuen Südstück und der Anbau von Kakao.

Es wurde der Frage auch Aufmerksamkeit geschenkt, ob eine gutswirtschaftliche Kakaokultur in Kamerun möglich wäre; die Antwort muß leider im ganzen verneinend lauten. Es ist ja wohl möglich, daß der oder jener Einzelpflanzer in Verbindung mit anderen Kulturen, wie z. B. Tabak, zu einer ertragreichen Kakaopflanzung kommt; die Verhältnisse liegen für weiße Ansiedlung aber doch nicht sehr günstig. Häufige Erholungsurlaube werden nötig sein, die den Betrieb sehr stark verteuern, und wenn eine mittlere Pflanzung auch rentabler arbeitet als eine Großplantage, so steht jene doch immer nur auf zwei Augen, und Krankheit des Besitzers oder ein längerer Erholungsurlaub werfen alle Berechnungen über den Haufen. Eine mittlere Pflanzung mit 50 ha Kakao würde vielleicht jährlich $50 \times 600 \text{ kg} = 30 \text{ t}$ liefern; zur Produktion von 6000 t sind schon 200 solcher Pflanzungen nötig. Sie wird es auf lange Zeit hinaus in Kamerun nicht geben. Zu erzwingen ist eine solche Entwicklung in Kamerun nicht; immerhin mögen sich im Laufe der Zeit einige Dutzend unternehmende tatkräftige Leute finden, denen es glückte, zu einer einigermaßen guten Pflanzung — auch Kakaopflanzung — in Kamerun zu kommen. Im übrigen werden im Kameruner Kakaoanbau Großplantagen und Eingeborenenkulturen das Rennen machen, und diese letzteren sind deshalb so überlegen, weil sie mit dem Kakaoanbau nicht ihren Lebensunterhalt verdienen, sondern Geld für Luxusbedürfnisse in ihrem Sinne erwerben wollen.

Es sei noch der Befürchtung entgegengetreten, als ob ein kräftigerer Anbau von Kakao in Kamerun Überproduktion bringen könnte. Etwa im Jahre 1895 wurden nach einer Berechnung des „Gordian“ 65 000 t Kakaobohnen geerntet und verzehrt; jetzt beträgt die Produktion bereits über 220 000 t und der Konsum über 200 000. Wenn von 500 Millionen Menschen jeder nur 1 kg Kakao im Jahre verzehrt, steigt der Konsum schon auf 500 000 t. An eine Überproduktion ist daher noch gar nicht zu denken.

Wie wird sich nun die Entwicklung im Bereiche der Bahn

zum Njong gestalten? Es ist zu erwarten, daß von Edea zum Njong hin eine ganze Menge Eingeborenenpflanzungen mit Kakaoanbau entstehen werden, die der Bahn ziemlich wertvolle Transporte bringen; bei Edea werden sich große Aufbereitungsanlagen für Kakao befinden, Ölfabriken und eine Menge Faktoreien, die sich mit dem Aufkauf von Ölprodukten beschäftigen werden; vielleicht werden die Anlagen auch bahn- aufwärts errichtet, im Mittelpunkt der Ölpalmenwälder und des Kakaobaues. Die großen Ölpalmenwälder wird man lichten und ihre Besitzer zu einer Art regeltem Forstbetrieb bringen müssen, damit die Bäume gut ansetzen. Ferner werden gewiß eine Menge neuer einjähriger Eingeborenenkulturen entstehen, namentlich wenn die Bahn gleich weitergebaut wird.

Es ist nicht zuviel gesagt, wenn man behauptet, daß allein auf der Strecke bis zum Njong sich ein Handel von 50 000 t Ausfuhr und 15 000 bis 20 000 t Einfuhr entwickeln wird.

VI. Ist ein Weiterbau der Bahn rentabel? Wirtschaftliche Folgen des Weiterbaues.

Es besteht gar kein Zweifel, daß allein aus den Gebieten zu beiden Seiten der Bahn bis zum Njong dem Unternehmen nach wenigen Jahren der Entwicklung verhältnismäßig große Frachtmengen zufließen werden. Wird auf Njong und Dume dann noch Schifffahrt eingerichtet, dann kommen Kautschukfrachten aus dem Hinterlande, Frachten ins Hinterland; selbst die Sangha Forestière will ja ihren Verkehr über den Kamerunweg leiten. So könnte man auf den Einfall kommen: Ja, wozu denn Weiterbau der Bahn, wenn Schifffahrtsweg da ist und dieser doch genügt; der Verfasser kam dort im Hinterland, in Dume, selber zu dieser Auffassung. Und es ist sicher: Hätten wir noch die alte Kameruner Grenze, dann wäre der Weiterbau der Bahn über den jetzt in Aussicht genommenen Endpunkt Mbalmaja am Njong hinaus nicht dringlich. Heute mit der neuen Grenze liegt aber die Sache wesentlich anders, wie die

Berechnung der Compagnie Forestière zeigt, die allein 14 000 bis 15 000 t Frachten in 1921 oder 1922 zu vergeben hat. Zunächst ist sicher, daß allein diese Frachtmenge die Leistungsfähigkeit des Dume—Njong-Weges völlig erschöpft. Über diese Wasserstraße ist ja manches Günstige nach Haus berichtet worden; es wird aber viel zu wenig hervorgehoben, daß alle Beurteiler, die zu günstigen Resultaten kamen und, soweit sie ernst genommen sein wollen, immer wieder darauf hinweisen, daß die Flußläufe nur für den Verkehr mit sehr flach gehenden Booten geeignet sind. Andere, darunter der verdienstvolle Stationsleiter von Akonolinga, Herr Liebert, sehen die Njongstraße als unbrauchbar an; Herr Liebert dürfte auch in diesem Sinne ans Kolonialamt berichtet haben. Ganz wertlos sind nun Njong, Dume wie Kadeï nicht; es vollziehen sich ja jetzt schon einige Tausend Tonnen Transporte auf Njong und Dume. Und es ist zweifellos, daß sehr flachgehende Motorboote, die zwei sehr flache Leichter ziehen, einen großen Teil des Jahres verkehren können. Diese Organisation würde aber nicht mehr wie 15 000, höchstens 18 000 t bewältigen; es erscheint jetzt aber sicher, daß das östliche Kamerun weit mehr Transporte senden wird. Die Unmöglichkeit, diese über den Kadeï—Dume—Njong-Weg zu bringen, würde einen großen Teil auf den Sangha—Kongo-Weg verweisen, und schließlich würde alles andere nachfolgen, wenn wir nicht Miene machen, die Bahn auszubauen. Denn der Kongo—Sangha-Weg nach Nola ist einem deutschen Eisenbahn-Schiffahrtswege Duala—Nola weit überlegen. Man spricht ja jetzt gar davon, den Kadeï möglichenfalls bis Nola schiffbar zu machen durch Beseitigung von Schiffahrtshindernissen; der Kadeï hat aber von der alten Grenze an bis nach Nola hin eine Menge von Fällen und Stromschnellen, die sich weder überwinden noch umgehen lassen. Von Nola bis mindestens zur alten Grenze (in Luftlinie 125 km) wird immer Trägerverkehr bestehen bleiben, wenn ihn eine Bahn nicht ersetzt; auf einem 150 km langen guten Wege würden Träger mit Lasten den Weg Nola—alte Grenze zum Kadeï in sechs Tagen zurücklegen und jede Last würde 5 Mark Trägerlohn kosten, die Tonne $5 \times 35 = 175$ Mark.

Dann stelle man sich Kadeï und Dume nicht etwa wie die kanalisierten Havel und Spree vor. Besonders der Dume ist ein unglaublich gewundener Wasserlauf. Von Dume nach Messo sind es in Luftlinie 153 km; der Wasserweg ist über 300 km lang. Und so eng sind die Windungen des Dume größtenteils, daß ein Schlepper, der zwei Leichter hinter sich zieht, froh sein kann, wenn er 50 km am Tage macht. Bis Dume-Station werden Schlepper mit Leichtern schwerlich hinkommen; sie werden in Njassi Halt machen müssen, das heute schon Ende der Schifffahrt ist. Von Njassi nach Abong Mbang, gute 100 km auf dem vorhandenen Wege, sind Träger mindestens vier Tage unterwegs. Selbst wenn Schifffahrt bis Dume möglich ist, bleiben noch zwei Träger-Marschtage. Dann beginnt wieder die Njong-Schifffahrt auf einem gleichfalls stark gekrümmten, vielfach recht engen Wasserlauf bis Mbalmaja, dem Endpunkt der Bahn.

Solange die belgische Kongoeisenbahn hohe Tarife hat, würde dieser deutsche Weg einigermaßen in Benutzung genommen werden; für ihn bleiben aber allenfalls nur deutsche Regierungstransporte, wenn Belgien, was jetzt schon teilweise geschehen ist, die Tarife der Kongobahn weiter ermäßigt. Der Sangha-Weg von Nola nach Bonga (am Einfluß des Sangha in den Kongo) bedarf noch der Verbesserung; es ist aber sicher, daß die Compagnie Forestière, die Gesellschaft Südkamerun, alle die Firmen, die ins neue Gebiet gehen, diese Verbesserungen, die leicht zu erreichen sind, und einen ausreichenden Schiffsverkehr durchsetzen werden, wenn die Bahn am Njong liegen bleibt. Ist aber erst einmal ein großer Schiffsverkehrsverkehr von Nola ab, der seine 20 000 bis 30 000 t Transporte bewältigt, eingerichtet, dann wird ein späterer Bahnbau ihn nicht lahmlegen. Die sofortige Fortsetzung der Bahn ist nötig; die Flüsse Njong, Dume, Kadeï können nicht Fortsetzung der Bahn, sondern nur Zubringer sein. Einer durchgehenden Bahn Duala—Nola, die etwa 830 km lang wird und Massenfrachten, unter Umständen mit 6 Pfennig pro Tonnenkilometer wird befördern können, also eine Tonne Frachtgut von Nola nach Duala mit rund 50 Mark, ist der Kongo-Weg unter keinen Umständen mehr gewachsen; die Bahn reißt bis von Wesso und Ikelemba alle Frachten zu

ihrem Endpunkt hinauf, macht ihren Einfluß geltend bis zum Lobay, Pama, Ubanghi.

Welche Frachten würden nun der Bahn voraussichtlich zufließen?

Wie wir oben gesehen haben, will die Compagnie Forestière im Jahre 1922 ausführen: 1500 t Kautschuk und Elfenbein und 10 000 t Hölzer und Öl. Wir wollen vorsichtig gehen und die letztere Summe auf die Hälfte reduzieren. Ihre Einfuhr hat die Gesellschaft für 1922 auf 3000 t angegeben; das erscheint zu wenig. Sie hat Maschinen einzuführen, Zement, Konstruktionsmaterial, Genußmittel für 8000 bis 10 000 Arbeiter, die sie wird halten müssen, Stoffe, Verpflegung für eine ganze Menge weiße Angestellte; vor allem wird sie aber wohl einen großen Teil der Bedürfnisse ihrer 8000 bis 10 000 Arbeiter selber befriedigen wollen, um das Geld in ihren Kassen zu halten. Nehmen wir einen Lohnsatz von 200 Mark pro Mann jährlich, so zahlt die Gesellschaft 2 Millionen Mark an Löhnen aus, wovon die Arbeiter $1\frac{1}{2}$ bis $1\frac{3}{4}$ Millionen Mark verkonsumieren werden, und davon wohl 1 Million Mark in europäischen Artikeln. Wenn weiter die Gesellschaft 2 Millionen Mark jährlich für die Ernährung ihrer Arbeiter ausgibt, zahlt sie 1 Million für europäische Artikel, 1 bis 2 Millionen endlich kann sie in Gebäuden, Maschinen festlegen. Es ist also nicht übertrieben, anzunehmen, daß sie für 3 Millionen Mark europäische Waren aller Art beziehen wird, vielleicht 4000 bis 5000 t.

An Frachtsummen würden zu zahlen sein: für 1500 t Kautschuk (Tonnenkilometer 40 Pfennige) etwa 332 Mark pro Tonne bis Duala, rund 500 000 Mark, für 4000 bis 5000 t Einfuhr (Tonnenkilometer 25 Pfennige im Durchschnitt) die Tonne 207,50 Mark bis Duala, rund 800 000 bis 1 Million Mark, für 5000 t Öl- und Holzausfuhr 50 Mark pro Tonne bis Duala = 250 000 Mark. Die Compagnie Forestière, eine gute Entwicklung vorausgesetzt, kann allein 1922 der Bahn $1\frac{1}{2}$ bis $1\frac{3}{4}$ Millionen Mark Fracht bringen. Kann die Gesellschaft für Arbeiter 4 Millionen Mark ausgeben, 2 Millionen in Gebäuden und Maschinen festlegen, $1\frac{1}{2}$ Millionen für Frachten ausgeben und vielleicht $\frac{1}{2}$ Million für weiße Angestellte? Das kann sie sehr wohl. Der Kautschuk der Gesellschaft wertet immer $9\frac{1}{2}$ bis

10 Mark pro Kilogramm, 9500 bis 10 000 Mark pro Tonne; 1500 t haben mit nur 9 Mark Wert Kamerunküste pro Kilogramm einen Wert von $13\frac{1}{2}$ Millionen Mark. Selbst wenn der Preis auf 8 Mark pro Kilogramm sinkt, bleibt ein Gesamtwert von 12 Millionen Mark.

Kamerun hat 1911 ausgeführt 2700 t Kautschuk. Das Gouvernement sollte darauf hinwirken, daß die Qualität verbessert und die jährliche Ausfuhr aus dem alten Kautschukgebiet, um die Bestände zu schonen, auf 2000 t begrenzt wird. Diese Produktion wird sich wohl, wie jetzt auch, zum größten Teil in Abong Mbang und Dume-Station sammeln und von da aus, der Rest wird von Yukadama und Molundu nach Nola und da zur Bahn gehen. Bei Abong Abong oder in der Nähe wird eine größere Europäerniederlassung entstehen. Alle die in diesem Gebiet arbeitenden Firmen und die Gesellschaft Südkamerun werden für die Bahn zusammen doch mindestens dasselbe bedeuten, wie die Compagnie Forestière. Für 2000 t Kautschuk werden sie den Eingeborenen 4 Millionen Mark in Geld und Waren zahlen; sie werden bauen, allen möglichen Bedarf beziehen; ferner werden alle in den Bezirken Lomie und Dume arbeitenden Firmen nach 1920 auch in die Gebiete am Mambere und Sangha gehen. Im deutschen Teil der Konzession der Compagnie Forestière, der etwa 9 Millionen Hektar hält, wird sie 1920 höchstens 250 000 ha in Besitz genommen haben; 2 500 000 erhält sie dann noch als Konzession bis 1930. Es werden also 1920 mindestens 6 Millionen Hektar im Gebiet der Compagnie Forestière konzessionsfrei. In diesem gewaltigen Landstrich wird es dann immerhin einigen freien Kautschuk geben, und ein Handel ist möglich; Elfenbein und andere Artikel können jetzt schon frei gehandelt werden. So wird dann der deutsche Kaufmann nach Kunde, Carnot emporsteigen, zum Lobay und in den Ubanghizipfel gehen und überall Leben hinbringen. Wenn ferner die Forestière Hölzer von Nola verschickt, wird man auch aus dem Tukibusch welche holen, der sich zwischen Dume- und Baturifluß erstreckt und herrliche Nutzhölzer enthält; 5000 t à 30 Mark bis Duala bringen 150 000 Mark Fracht. Weiter bringen 2000 t Kautschuk à 250 Mark = 500 000 Mark; 500 t andere Ausfuhr, wie Häute,

Elfenbein, Kopal (zum Teil aus Neu-Kamerun) 100 000 Mark. Die Einfuhr wird man auf mindestens 5000 t für 1920 zu schätzen haben; infolge der allgemeinen Entwicklung des Landes wird sie schnell steigen.

Der Etat des Schutzgebiets Kamerun für 1913 enthält eine Denkschrift über Stand und weitere Entwicklung der Rindviehzucht in Kamerun; darin wird sehr richtig darauf aufmerksam gemacht, daß im Jahre 1911 aus Adamaua etwa 20 000 Stück Großvieh und 8000 Stück Kleinvieh nach dem Süden abgetrieben wurden. Von diesen Viehmengen kommt noch etwas nach Carnot, gelegentlich nach Nola; die Gebiete nach dem Ubanghi und Kongo zu können aber nicht versorgt werden, obgleich auch da ein großes Bedürfnis nach Fleischnahrung besteht. Mit dem Bau der Bahn nach Nola wird dieser Viehhandel stärker einsetzen, und es wird sich verlohnen, von der Bahn Duala—Nola vorsichtig eine Linie nach Ngaumdere zu abzuzweigen. Das jetzt aus Adamaua ausgeführte Vieh hat dort nach amtlicher Angabe einen Wert von 1 Million Mark; im Kameruner Süden wertet es 3 Millionen. Am wachsenden Viehhandel könnte eine Bahn nach Ngaumdere bis $\frac{3}{4}$ Millionen Mark verdienen, die Duala—Nola-Bahn auch einen erheblichen Betrag. Mit der Herstellung einer Zweigbahn entsteht ein Eisenbahnknotenpunkt im Innern mit lebhaftem Verkehr und großem Bedarf; Nola wird zum bedeutenden Platz werden; die Zahl der Weißen im Lande wird bedeutend steigen. Damit steigt die Einfuhr. Von 5000 t in 1920 wird sie auf 7000 in 1923, 8000 bis 9000 t in 1925 emporgehen.

Der Gesamtverkehr auf der Strecke Mbalma am Njong-Nola, wie wir ihn ja berechnet haben, würde 1922 betragen: Handel der Forestière 4000 bis 5000 t Einfuhr und 6500 Ausfuhr, zusammen 10 500 bis 11 500 t; Handel der freien Firmen und der Südkamerun 7500 t Ausfuhr, 7000 Einfuhr, zusammen 14 500 t; insgesamt würden der Bahn, abgesehen von anderen Produkten — wir verweisen noch auf die Möglichkeit des Tabakanbaues, des Reisanbaues am Njong, den Viehverkehr — 25 000 t Frachten zu Gebote stehen. Dazu kommen vielleicht noch 3000 t Frachten für die Zivil- und Militärverwaltungen in jenen Gebieten, ja von Carnot aus, bis wohin der Mambere mit

einer kleinen Unterbrechung bei Bania von Nola aus schiffbar ist, würden noch einige Militärtransporte nach Norden emporsteigen. Über eine Weiterverlängerung der Bahn zum Ubanghi wollen wir an dieser Stelle nicht sprechen; daß durch sie aber die ganzen oberen Ubanghi-Uelle-Schari-Länder erschlossen würden, ist mit Händen zu greifen.

Weiter: Würde über eine Bahn nach Ngaumdere, wenn sie etwas weiter nach Norden vorgeschritten ist, Frankreich nicht seine Transporte nach den Tschad-Schari-Ländern schicken? Welch kolossaler Verkehr dann auf der Stammstrecke nach Duala!

Die Bahn bis Mbalmaja am Njong wird 45 Millionen kosten; die Strecke Mbalmaja—Nola (etwa 545 km), etwas leichter, schneller und billiger als die Stammstrecke gebaut, 55 Millionen, die ganze Bahn mit allen Nebenausgaben 110 Millionen Mark, deren Verzinsung 4,4 Millionen beanspruchen würde. Die Betriebsausgaben mit knapp 3 Prozent sind mit 3 Millionen Mark zu veranschlagen. Allein auf der Strecke Mbalmaja—Nola würden, knapp gerechnet, einkommen: $1\frac{1}{4}$ Millionen von der Compagnie Forestière, 750 000 Mark von der übrigen Ausfuhr und 1 bis 1,2 Millionen Mark von etwa 7000 t Einfuhr. Etwa 3000 t Gouvernementslasten würden etwa $\frac{1}{2}$ Million Mark ergeben. Auf $3\frac{1}{2}$ Millionen Mark aus der Frachteinahme kann man sicher rechnen, auf $\frac{1}{2}$ Million dazu aus Personen- und Viehverkehr. Die Stammstrecke sollte nach amtlichen Berechnungen schon 1913 für die Verzinsung 1 Million Mark ergeben; 1922 wird sie aus Personen- und Frachtverkehr nahezu 2 Millionen stellen. Das sind insgesamt 6 Millionen Mark Einnahmen gegenüber 3 Millionen Betriebsausgaben und 4,4 Millionen Verzinsung; es würde aus der Steigerung der allgemeinen Einnahmen, wie Steuereinnahmen, Hafeneinnahmen, Verwaltungseinnahmen, schlimmstenfalls nur ein Betrag von 1,4 Millionen Mark zu decken bleiben. Der wirtschaftliche Aufschwung in dem von der Bahn durchzogenen Gebiet muß aber ein so ungeheurer werden, daß der Bahnbau nur eine sehr große wirtschaftliche und ohne allen Zweifel schwerwiegende finanzielle Stärkung des Schutzgebiets im Gefolge haben kann.

Weniger sicher erscheint der Erfolg eines Vorstoßes nach Norden; aber auch da sind schon starke Viehtransporte vorhanden, die große Einnahmen erwarten lassen; eine Exportkultur kann sich in den nächsten 5 bis 6 Jahren herausbilden, und in die Tschad-Schari-Länder führt der kürzeste Weg über Duala.

VII. Maßnahmen im Süden.

Wiederholt ist in den vorhergegangenen Ausführungen darauf hingewiesen, was dem Süden not tut; wir können uns daher kurz fassen. Für das neue Südstück besteht die Notwendigkeit, es mit dem Meere zu verbinden und durch gute Straßen an Altkamerun anzugliedern; nach Lage der Dinge kann das nur von Kribi aus geschehen. Zweifellos ist Muni ein weit besserer Hafen als Kribi; aber von Ekododo aus können wir um deswillen nicht umfassend aufschließen, weil die Nähe der spanischen Grenze hindert und wir nirgends in dem neuen Gebiet auf alte Organisationen zurückgreifen können, die wir in Altkamerun sicher in der Hand haben. Neue Gebiete schließt man von neu geschaffenen Stützpunkten schwerer auf, als gestützt auf eine alte Organisation; dazu liegt Ekododo an der Munibucht für den Hauptteil des Südstücks recht ungünstig.

Was nun von Kribi aus zu geschehen hat, sagt kurz zusammengefaßt das Wort *Automobilstraßen*. Daß eine besondere Fürsorge nötig ist, gesteht auch der Etat für 1913 zu. Für den Ausbau der Straßen im Süden werden 200 000 Mark angefordert, und in der Erläuterung dazu heißt es, nachdem gesagt wird, daß der Süden vorläufig keine Eisenbahn bekäme:

„Die Verwaltung muß unter diesen Umständen danach streben, wenigstens dem Lokalverkehr des Südens ausreichende Straßen zur Verfügung zu stellen, insbesondere auch die Verbindungen Kribis mit dem Innern zu verbessern. Zu diesem Zwecke sollen die bestehenden Wege mit massiven Brücken ausgestattet und so ausgebaut werden, daß sie ohne Schwierigkeiten während $\frac{3}{4}$ des Jahres für Fuhrwerke und leichte Automobile benutzbar sind.“

Was unter „leichten Automobilen“ in diesem Zusammenhange verstanden wird, ist nicht gesagt; wir hoffen solche, die eine Nutzlast von zwei Tonnen haben und bis sechs Tonnen wiegen. Eine für derartige Automobile befahrbare Straße muß schleunigst von Kribi über Ebolowa nach Akoafim ausgebaut werden; von Ebolowa muß ein Zweigweg abgehen nach Oyem. Bis Ebolowa ist die vorhandene Straße mit einem Aufwand von mehreren Hunderttausend Mark dem Erfordernis entsprechend auszubauen.

Von Ebolowa nach Akoafim sind es etwa 220 km, von Ebolowa nach Oyem 170 bis 180 km. Selbst wenn es Tatsache ist, daß Automobilstraßen bis 10 000 Mark pro Kilometer kosten, wie es im Etat 1909 in der Wegebau-Denkschrift heißt, müssen sie geopfert werden; denn der Süden wird es lohnen. Aus dem neuen Südgebiet sind bis 1500 t Kautschuk jährlich herauszuholen, 3000 t Einfuhr können hingesandt werden. Der reich bevölkerte Ebolowabezirk, wenn er durch eine vorzügliche Straße erschlossen wird, wird zum Anbau von Exportprodukten im Großen übergehen, wie Erdnuß, Bananenmehl, Tapioka; es wird Kakao angebaut werden; bald werden die Leute Tausende von Tonnen für den Export erzeugen und Tausende Tonnen europäische Artikel konsumieren. Trotz der Konzentration der Hauptmasse des Handels in Duala wird Kribi seine heutige Bedeutung behalten und — wenn ein leistungsfähiges Wegenetz im Hinterlande ausgebaut wird — noch vermehren. Es müßten durch Anleihe 5 bis 7 Millionen Mark für das Kribi-Hinterland ausgeworfen und zum Bau von Automobilstraßen verwendet werden. Von den verkehrenden Wagen und Automobilen könnte eine Art Chausseegeld erhoben werden, das zur Unterhaltung der Straßen zu verwenden wäre; der Rest der Unterhaltungskosten und die Verzinsung der Anleihe wäre durch die Zolleinnahmen Kribis völlig sichergestellt. Darüber hinaus würden durch weitere Aufschließung der stark bevölkerten Gebiete westlich des Ivindo die Steuer- und Verwaltungseinnahmen erhöht; der Süden würde auch ohne Bahnverbindung aufblühen und ein wertvolles Stück der Kolonie werden. Nach und nach wären nach Bedarf kleine Wege an

die Hauptadern Kribi—Ebolowa—Oyem und Kribi—Ebolowa—Akoafim anzuschließen. Damit würde das Gebiet auch militärisch gesichert, werden die Kosten der Regierungstransporte wesentlich herabgesetzt.

VIII. Die finanziellen Wirkungen.

Für die Bahn zum Njong sind 44 Millionen Mark bewilligt; sie werden wohl ungefähr ausreichen. Die Strecke Njong—Nola wird 55 Millionen beanspruchen, 30 bis 40 Millionen sollte man ansetzen für ein Vorgehen auf Ngaumdere zu, 5 Millionen für den Hafenbau in Duala, 5 bis 7 Millionen für den Automobilstraßenbau im Süden. Mit insgesamt 110 Millionen Mark, abzüglich der für den Bahnbau zum Njong bewilligten 44 Millionen, kann man die Kameruner Verkehrsfrage in großem Stile lösen. Der Straßenbau im Süden muß sofort in Angriff genommen werden; sofort müssen 150 000 bis 200 000 Mark bereitgestellt werden für die weitere Bahnverkundung. Das muß noch in der laufenden Session des Reichstages geschehen, damit 1915, wenn der Bahnbau den Njong erreicht hat, ohne Verzug weitergebaut werden kann. Es muß ein Bauprogramm aufgestellt werden: Ausbau der Bahn zum Njong mit Abzweigung auf Ngaumdere zu, Automobilstraßenbau im Süden; das Programm muß bis 1921 durchgeführt werden.

Im Jahre 1921 wäre die Kolonie Kamerun mit einer Zinslast für 160 Millionen Mark = 6,4 Millionen Mark beschwert; die Gesamtlast könnte bis auf 7 Millionen Mark gestiegen sein gegen 1,7 Millionen in 1913.

Könnte die Kolonie 1921 eine solche Belastung tragen?

Wir haben in einem der voraufgegangenen Kapitel nachgewiesen, daß die Zinslast für insgesamt 110 Millionen Mark der Strecke Duala—Nola durch die Ergebnisse der Bahn bei sehr mäßigem Ansatz 1922 bis auf 1,4 Millionen Mark gedeckt sein würde. Daß das im Hafenbau angelegte Kapital sich glänzend verzinst, ist selbstverständlich; ebenso bringt der Süden leicht die Lasten für die Automobilstraßen auf. Bleibt die Abzweigung

nach Ngaumdere zu. Werden 40 Millionen für sie aufgewandt und bringt die Bahn weiter nichts als die Betriebskosten auf, so sind 1,6 Millionen Zinsen aus anderen Mitteln zu decken, mit den oben berechneten 1,4 Millionen 3 Millionen Mark. Schlimmstenfalls würde die Gesamtbelastung der Kolonie 1922 nicht 7, sondern nur $3\frac{1}{2}$ Millionen Mark betragen, gegen 1913 eine Steigerung um 100 Prozent etwa.

Greifen wir von 1913 acht Jahre zurück, auf 1905, so finden wir die eigenen Einnahmen Kameruns mit 2 760 000 Mark angesetzt; für 1913 dagegen sind 8 901 200 Mark eingestellt ohne die einmaligen Einnahmen, also weit mehr als das Dreifache. Ziehen wir etwa 900 000 Mark Ansatz für die eigenen Einnahmen der neu erworbenen Gebiete ab, so bleibt immer noch eine Steigerung auf nahezu das Dreifache.

Die tatsächlichen Einnahmen haben 1911 betragen: Steuern 2 463 000 Mark, Zölle 4 748 723 Mark, sonstige Einnahmen etwa 700 000 Mark, zusammen rund 7 900 000 Mark, so daß das tatsächliche Ergebnis des Jahres 1913 ein Betrag von weit über 10 Millionen Mark sein wird.

Der Ertrag der gesamten Eingeborenensteuern, einschließlich 500 000 Mark aus den neuen Landesteilen, wird 1913 mit 2 210 000 Mark angenommen; dazu treten 188 000 Mark Tributzahlungen im Tschadgebiete. Der Ertrag war nach Abzug der Erhebungskosten 1911 an direkten Eingeborenensteuern 1 710 000 Mark und 188 000 Mark Tributzahlungen.

Groß-Kamerun hat in den 1921 von der Bahn bis Nola durchzogenen Gebieten jetzt mindestens 800 000 Einwohner und wenn wir Ebolowa mitrechnen, eine Million. Diese von Duala über Edea, Jaunde, Dume, Nola bis zum Lobay in breitem Gürtel sitzenden Menschen, bis 1921 vielleicht auf 1 200 000 Seelen angewachsen, worunter 300 000 Männer, werden dann fast sämtlich ihre Steuern entrichten, der Mann 10 Mark; es werden mindestens $2\frac{1}{2}$ Millionen einkommen. Bringen die Gebiete im Süden des Schutzgebiets und nordwestlich des Sanaga bis Ngaumdere und zur Yolagrenze hinauf dann nur $1\frac{1}{2}$ Millionen, so haben wir 4 Millionen Mark Steueraufkommen, wozu noch $\frac{1}{2}$ bis 1 Million Mark Zahlungen im Tschad-Logone-Gebiet, am Ubanghi kommen dürften.

Die Zolleinnahmen, 1905 mit 2 315 000 Mark eingesetzt, betrugen 1911 $4\frac{3}{4}$ Millionen Mark; im Etat für 1913 sind sie mit $4\frac{1}{2}$ Millionen eingesetzt, und in Wirklichkeit werden über 5 Millionen einkommen. Wie werden sie sich nach Ausbau der Bahnen und des Automobilstraßennetzes im Hinterland von Kribi gestalten? Nach Abzug des Eisenbahnmaterials hat jetzt Duala eine Güterbewegung von über 50 000 t; bis 1921 wird sie auf 125 000 gestiegen sein, Kribi kann seine 20 000 t Verkehr haben. Dementsprechend müssen die Zolleinnahmen auf weit mehr als das Doppelte der Erträge des Jahres 1913, also auf weit über 10 Millionen Mark steigen. Es ist sicher nicht zu viel gesagt, wenn man heute schon — natürlich unter der Annahme eines energischen Bahn- und Wegebau — die eigenen Einnahmen des Schutzgebiets Kamerun für 1921 auf 20 Millionen Mark und mehr ansetzt. Darauf gestützt kann dann das Schutzgebiet eine Zinslast von $3\frac{1}{2}$ Millionen, ja 4 Millionen Mark bequem tragen. Übernimmt es heute doch schon bei einer eigenen Einnahme von knapp 9 Millionen Mark 1 323 418 Mark Zinszahlung und 374 892 Mark Erstattung an das Reich der Reichsgarantie für die Manengubabahn. Dazu kann sich das Schutzgebiet noch 1 711 355 Mark für einmalige Ausgaben leisten, denen allerdings 1 489 728 Mark an Überschüssen und Ersparnissen als einmalige Einnahmen gegenüberstehen. Alles in allem, wenn wir nur eine normale Entwicklung annehmen und eine stürmische Aufwärtsbewegung, wie sie der Bau großer Bahnlinien in Afrika erfahrungsgemäß mit sich bringt, gar nicht in Betracht ziehen, ist es heute schon zweifellos sicher, daß Kamerun finanziell kräftig genug ist, sich eine große Erschließungsbahn zu leisten.

Es liegt also nicht der mindeste Anlaß für uns vor, noch länger zu zögern, um den Kamerunhandel in wenigen Jahren auf 150 bis 200 Millionen Mark zu steigern und unserer Industrie einen neuen Absatz zu sichern. Will unsere Volksvertretung wirklich nicht den Anstoß zu einer Entscheidung geben, wichtig für die Kolonie und ebenso wichtig für die Heimat?



Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn,
Berlin SW 68, Kochstraße 68—71.

Von demselben Verfasser erschien:

Neu-Kamerun

Reiseerlebnisse und wirtschaftspolitische Untersuchungen

Mit einer Kartenskizze

M 3,—, gebunden M 4,—

Der Verfasser gibt in diesem Buche eine Schilderung seiner Reise von Dume-Station über Baturi, Gaza, Berberati zum Lobayfluß und durch die Kautschuk-Urwälder nach Nola. Wir lernen Land und Leute unmittelbar vor der deutschen Besitzergreifung kennen, kommen mit den Baias, Yangheres, Bukongos in Berührung, begleiten den Verfasser auf schwierigen Märschen durch Sümpfe und Urwald, hören wie die französischen Beamten über die Deutschen „aufklären“. Das Werk trägt wertvolles Material zur Beurteilung des Wertes unserer kolonialen Neuerwerbung zusammen. Kein Kolonialpolitiker, keiner, der sich über ostafrikanische und Kameruner Verkehrs- und Wirtschaftsfragen informieren will, wird an dieser Veröffentlichung vorübergehen dürfen.

Vom Atlantik zum Tschadsee

Von Major Hans Dominik

Umfang 320 Seiten gr. 8^o mit zahlreichen
„ Bildern und einer Karte „

In geschmackvollem Einband M 7,50

Unser bester Kamerunkenner tritt uns hier in seiner zähen Männlichkeit, seiner nie versagenden Energie, seiner treuen opferfreudigen Kameradschaftlichkeit und seiner ganzen unverwundlichen humorvollen Frische entgegen. In der ihm eigenen eleganten, frischen Weise schildert er uns seine Märsche, — Die zahlreichen Bilder sind sämtlich erstklassig und geeignet, das Verständnis erheblich zu erhöhen.

Deutsche Kolonial-Zeitung.

Durch Busch und Steppe vom Campo bis zum Schari

Von Oscar Zimmermann

Mit zahlreichen Abbildungen und einer Karte
In geschmackvollem Leinenband M 5,—

Ein frischer, fröhlicher Stil geht durch das ganze Buch. Man weiß von der ersten Seite an, daß es Selbsterlebtes ist, was uns der Verfasser bringt. Reich an Kämpfen und Entbehrungen, aber auch reich an Siegen und Ehren ist dies elfjährige Kriebsleben. Wir empfehlen das Buch jedem, der Sinn und Interesse für die Kolonien hat. **Deutsche Kolonien.**

