

## Deutsch-afrikanischer Eisenbahnbau 1908.

Das verfloßene Jahr bedeutet für unseren kolonialen Bahnbau wieder einen ansehnlichen Fortschritt, wie folgende Zusammenstellung zeigt:

	A n f a n g				E n d e			
	Feldspur km	Stapspur km	Meterspur km	Summe km	Feldspur km	Stapspur km	Meterspur km	Summe km
I. I m B e t r i e b e .								
Kamerun . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—
Togo . . . . .	—	—	164	164	—	—	164	164
Südwestafrika . . . .	962	288	—	1250	1053	433	—	1486
Ostafrika . . . . .	—	—	338	338	—	—	338	338
Summe	962	288	502	1752	1053	433	502	1988
II. I m B a u .								
Kamerun . . . . .	—	—	160	160	—	—	520	520
Togo . . . . .	—	—	—	—	—	—	175	175
Südwestafrika . . . .	91	78	—	169	—	113	—	113
Ostafrika . . . . .	—	—	19	19	—	—	744	744
Summe	91	78	179	348	—	113	1439	1552

Aufgenommen sind nur die dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahnen.

Von den vor der Berichtszeit begonnenen Bauten sind im Jahre 1908 beendet worden:

Die feldspurige, 91 km lange Linie Otavi—Grootfontein, ein Privatunternehmen der South West Africa Company Ltd., und die fiskalische Strecke Lüderitzbucht—Kietmanshoop, die zur Zeit 366 km lang ist, aber durch Begradigung einiger Stellen noch etwas verkürzt werden wird.

An neuen Bauten sind im Jahre 1908 unternommen worden:

Kamerun: Die Linie Duala—Niong, auf 360 km veranschlagt.

Togo: Die Linie Lome—Atakpame, voraussichtlich 175 km lang.

Südwestafrika: Die Linie Seeheim—Stalkfontein, voraussichtlich 180 km lang, davon inzwischen schon 67 km in Betrieb genommen.

Ostafrika: Die Fortsetzung der Ujambara-

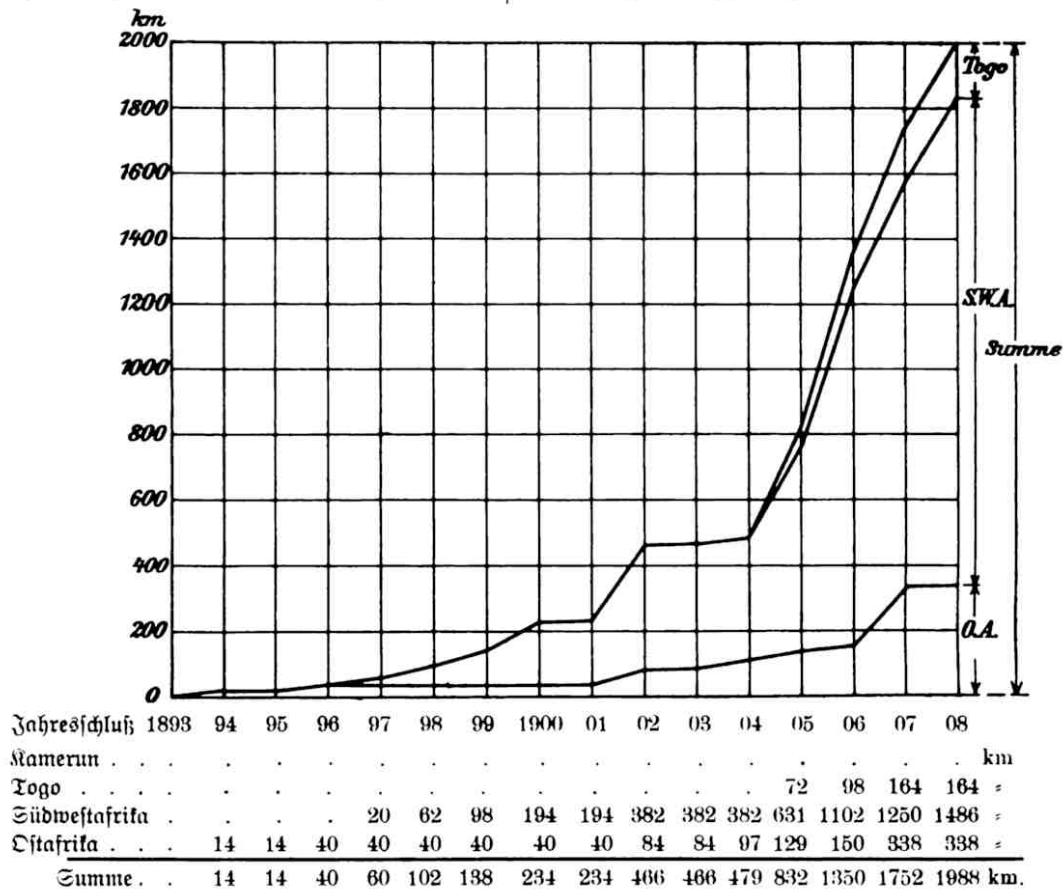
bahn von Mumbara bis Buiko, zusammen mit dem schon im Vorjahre in Bau genommenen Stück Mombo—Mumbara etwa 45 km lang, sowie die auf 699 km Länge angenommene Fortführung der Zentralbahn von Morogoro bis Tabora.

Sämtliche Baustrecken mit Ausnahme der letzten sind fiskalisch; auch für das Stück Mombo—Mumbara, das die Bauunternehmerin im Vorjahre auf eigene Rechnung und Gefahr in Angriff genommen hatte, ist nunmehr der Fiskus der Bauherr. Die Strecke Morogoro—Tabora ist Unternehmen der Ostafrikanischen Eisenbahngesellschaft, deren Anteilscheine aber bis auf einen kleinen Rest im Besitze des Fiskus sind. Dieser leiht der Gesellschaft auch die Baugeldder.

Der Zuwachs an Betriebslänge beträgt 236 km oder 13 1/2 v. H. und an Bau- und Betriebslänge zusammen 1440 km oder 68 1/2 v. H.



Die Entwicklung der Betriebslänge von den Anfängen unseres kolonialen Bahnwesens an bis auf die Gegenwart ist in folgender Abbildung veranschaulicht:



### Nachrichten aus den deutschen Schutzgebieten.

(Abdruck der Nachrichten vollständig oder teilweise nur mit Quellenangabe gestattet.)

#### Kamerun.

Über eine Forschungsreise durch Nordwest-Kamerun, welche in den letzten Jahren von den Professoren Dr. Hassert und Dr. Thorbecke unternommen wurde, haben wir im „Deutschen Kolonialblatt“ (1908 Nr. 22, Seite 1094 f.) bereits ausführlich berichtet. Die ethnographischen Sammlungen und die aufgenommenen Phonogramme des letztgenannten Gelehrten sind nunmehr von den zuständigen Stellen geprüft worden. Die Generalverwaltung des königlichen Museums für Völkerkunde betont, daß sich in der ethnographischen Sammlung „eine sehr große Anzahl von neuen und außerordentlich wertvollen Stücken“ befinden. Das Phonogramm-Archiv des psychologischen Instituts der Universität Berlin bezeichnet 45 der

aufgenommenen Phonogramme als „ausgezeichnet gelungen“ und fährt dann fort: „Die Aufnahmen sind musikalisch und sprachwissenschaftlich von hohem Interesse. Sie sind jedenfalls das Beste, was wir bisher aus Kamerun erhalten haben.“



#### Deutsch-Ostafrika.

##### Der Nachfolger des Sultans Rikabo. \*)

Nach einem Bericht der Kaiserlichen Residentur für Urundi ist zum Nachfolger des verstorbenen Warundi-Sultans Rikabo sein Sohn Mwikidjje, der den Namen Rutaga III. führt, gewählt

\*) Vgl. „D. Kol. Bl.“ 1909, Nr. 1, S. 25 f.

