

von Milch-, Zug- und Schlachtvieh durch Kreuzung mit den von Buea zu liefernden reinblütigen Allgäuer Bullen.

Der sachgemäße Ausbau dieser Einrichtung bedingt für ihren rationellen Betrieb als notwendige Folge die Anlage eines vollständigen landwirtschaftlichen Betriebes mit dem Anbau von Futtergewächsen, Körnerfrüchten usw. und wird damit zur Grundlage einer landwirtschaftlichen Versuchsstation, deren Produkte nach Fertigstellung der Bahn, in Verbindung mit der Anlage geeigneter Weideflächen zur Aufnahme der späteren Viehtransporte, in Duala und dem ganzen Küstengebiet leicht und guten Absatz finden werden. Abgesehen von der Schaffung dieser direkten Werte wird aber die größte Bedeutung dieser Anlage bestehen in ihrer Einrichtung als Ackerbauhule für Eingeborene und dem dadurch ausgeübten Einfluß auf die im allgemeinen rührige Bevölkerung dieses Bezirkes, die schon jetzt mit ihren primitiven Werkzeugen Ackerbau in verhältnismäßig großer Ausdehnung betreibt.



Togo.

Vom Bau der Hinterlandbahn.

(September 1909. *)

Der Zustand der Bauarbeiten war Ende September folgender:

Die Erdarbeiten zur Herstellung des Bahnkörpers waren bis Kilometer 59,9 mit geringen Ausnahmen fertig und bis Kilometer 106,2 in Angriff genommen.

Im ganzen war eine fertige Planumlänge von 82,45 km vorhanden, gegenüber 77,15 km im vorhergehenden Monat, so daß sich für den Monat September eine Gesamtleistung von 5,3 km gegenüber 10,48 km im August ergibt. Der Grund zu der bedeutend geringeren Leistung liegt in der Hauptsache in dem durch das Umziehen mehrerer Schächte nach entfernteren Arbeitsstellen aufgewandten Zeitverlust, ganz abgesehen davon, daß die im September fertiggestellten Strecken hin und wieder umfangreichere Erdarbeiten erforderten.

Die Brücken und Durchlässe waren bis Kilometer 70 im wesentlichen fertig. Auf der Strecke bis zur Sahobrücke sind drei weitere kleine Bauwerke in Arbeit.

Der Ausbau der Baugraben der Sahobrücke in Kilometer 76,1 (40 m l. B. mit eisernem Überbau) hat nicht in erhoffter Weise gefördert

*: Vgl. „D. Kol. W.“ 1909, S. 1001.

werden können, da unregelmäßig auftretende Hochwasser häufiger zur Unterbrechung der Arbeiten zwangen. Die Arbeiten werden fortgesetzt.

Der Zustand der Agbatobrücke in Kilometer 77,95 (12 m l. B. mit eisernem Überbau) ist derselbe geblieben. Die Widerlager bedürfen zu ihrer Fertigstellung noch der Aufbringung der Rieseablußleisten.

Wegen der Montage der Lilibrücke in Kilometer 51,2, die bis zum Schluß des Berichtsmonates dauerte, haben die Gleisarbeiten unterbrochen werden müssen, so daß Ende September die Gleis Spitze noch in Kilometer 51,2 war. Diese Station ist auch die Grenze der ersten, aus Rüstensand bestehenden, etwa 10 cm starken Bettungslage. Die Sandbettung ist in der vorstufsmäßigen Stärke von 25 cm bis Kilometer 24 und in der Strecke von Kilometer 34 bis Kilometer 40 eingebracht.

Seit längerer Zeit wird aus dem westlich der Bahnstrecke etwa bei Kilometer 40,3 liegenden Gneisfelsen Bettungsschotter von Hand geschlagen. Mit der Verteilung und dem Einbringen der bis jetzt hergestellten Schottermengen ist begonnen worden, und zwar wird zunächst die Strecke von Kilometer 40 ab nordwärts mit ihm versorgt. Weitere Schottergewinnungsstellen sind bei Kilometer 51 und Kilometer 68 eingerichtet. Die jetzt herausgeandten Schottermaschinen sollen bei Kilometer 51 aufgestellt werden. Augenblicklich werden hier die Vorbereitungen zum Aufstellen derselben getroffen, ferner wird ein Vorrat von Steinen gesprengt, die zur Weiterverarbeitung durch die Maschinen vorher in eine bestimmte Maximalgröße gebracht sein müssen.

Das Verlegen der Telephonleitung ist weiter betrieben worden. Am Schluß der Berichtszeit war die Station Tiewie erreicht.

Die Brunnenbohrung in Lilikobhe ist mit Erfolg zu Ende geführt. Das Bohrloch hat eine Tiefe von 40 m erreicht. Die angestellten Pumpversuche haben eine befriedigende Ergiebigkeit gezeigt. Die Bohrkolonne ist im Umzug nach Amakpabhe, der nächsten, nördlich des Saho gelegenen Wasserstation begriffen.

Anfang September waren 2297 Pflichtarbeiter bei den Bahnbauarbeiten beschäftigt. Am 6. September kamen 160 Manguleute, am 14. September 275 Sokobeleute und am 16. September 100 Atakpameleute neu hinzu. Am 6. September kamen 50 Atakpameleute, am 24. September 100 Atakpameleute und am 27. September 200 Manguleute nach Ablauf ihrer sechsmonatigen Vertragszeit zur Entlassung, so daß am Ende des Berichtsmonates insgesamt 2482 Pflichtarbeiter vorhanden waren. Außer ihnen waren 1362 freiwillige Arbeiter beschäftigt,



von denen 877 (etwa 64,4 v. H.) aus dem Bezirk Lome-Land, 115 (8,4 v. H.) aus Misahöhe, 231 (17,0 v. H.) aus Atakpame, 44 (3,3 v. H.) aus Aneho, 51 (3,8 v. H.) aus Sokobe, 28 (2,0 v. H.) aus englischen, 7 (0,5 v. H.) aus französischen und 9 (0,6 v. H.) aus anderen Gebieten stammen. Wenngleich die Zahl der freiwilligen Arbeiter eine erfreuliche Höhe erreicht hat, so darf doch nicht unberücksichtigt bleiben, daß etwa nur die Hälfte als regelmäßige Arbeiter in Frage kommt, während nach den gemachten Erfahrungen die andere Hälfte nach kurzer Arbeitszeit die Arbeitsstelle wieder verläßt.

Die Zahl der Vorleute blieb dieselbe wie im Vormonate. Das Verhalten der Arbeiter gab abgesehen von den oben erwähnten Unregelmäßigkeiten in der Beschäftigung der freiwilligen Arbeiter, zu besonderen Klagen keinen Anlaß. Die Lebensmittel- und Wasserversorgung machte keine Schwierigkeiten.

Um einen Überblick über den gesundheitlichen Zustand der beim Bahnbau beschäftigten Beamten und Arbeiter zu geben, soll ein Auszug aus dem die Zeit vom 1. Juli bis 30. September d. Jz. umfassenden Berichte des Bahnarztes mitgeteilt werden. Von den Europäern erkrankten im Juli 2 an Malaria, 1 an Dysenterie, im August 2 an Malaria und im September 3 an Malaria. Sonst ist unter dem europäischen Personal an Krankheiten nichts besonderes vorgekommen. Im ganzen kamen also 7 Malariafälle im dritten Vierteljahr vor, gegenüber 4 im ersten und 11 im zweiten Vierteljahr 1909.

Von Eingeborenen kamen zur Behandlung im Juli 261 Pflichtarbeiter, 11 Freiwillige und 5 Frauen, im August 240 Pflichtarbeiter, 6 Freiwillige und 13 Frauen, im September 210 Pflichtarbeiter, 6 Freiwillige und 5 Frauen. Davon waren im Juli 2, im August 9 und im September 9, insgesamt also 20 an Dysenterie erkrankt. An Genickstarre erkrankte 1 Solodemann. Es ist dies seit dem 10. März d. Jz. wieder der erste Fall. Gestorben sind im Juli 9, im August 10 und im September 7, insgesamt also 26 Pflichtarbeiter. Davon starben an chronischer Dysenterie 7, an akuter Dysenterie und Bauchfellentzündung 2, an Lungenentzündung 9, an Eiterfieber 2, an Blinddarm- und Bauchfellentzündung 1, an Herzleiden 2 und an Genickstarre 1. Einer wurde durch einen Baum erschlagen, 1 bekam Hirnhautentzündung nach einer Kopfverletzung. Ferner starb eine Frau im Schacht; die Todesursache konnte nicht festgestellt werden.

Das Trinkwasser wurde aus den Brunnen am Lisi, Haho und in Nuatjä bezogen, außerdem auch aus dem Kuni, Agbato und anderen kleinen

Flüssen, solange sie fließendes Wasser enthielten. Neue Brunnen werden am Joto und in Agbatitoc angelegt.

* * *

Da Mitte September d. Jz. der Bahnbau etwa ein Jahr im Gange gewesen ist, soll im folgenden ein kurzer Überblick über die Gesundheitsverhältnisse in diesem ersten Jahre der Bau-tätigkeit vom 1. Oktober 1908 bis 30. September 1909 gegeben werden.

Unter den beim Bahnbau beschäftigten Europäern waren trotz regen- und moskitoreicher Zeit nur 27 Malaria-Erkrankungen vorgekommen, von den 33 Europäern erkrankten 7 zweimal, 13 einmal und 13 hatten gar keinen Fieberanfall. Schwarzwasserfieber kam bislang nicht vor. Gestorben ist bis jetzt niemand. Das günstige Resultat darf wohl in erster Linie einer fast allgemein streng und regelmäßig durchgeführten Chinin-Prophylaxe zugeschrieben werden. An Dysenterie erkrankten 4 Europäer.

Von den beim Bahnbau beschäftigt gewesenen 4687 Pflichtarbeitern kamen im Laufe des Jahres 1884 (d. h. 40 v. H.) zur Behandlung. Gestorben sind 45, d. h. 0,95 v. H.

Für die freiwilligen Arbeiter lassen sich keine genauen Prozentzahlen angeben, weil sie zu schnell und häufig wechseln.

Der weitaus größte Teil der Arbeitsunfähigen, nämlich 30 bis 50 v. H., in manchen Monaten sogar bis 70 v. H., litt an einem für die Tropen spezifischen Beingeschwür, das durch Infektion kleiner, nicht beachteter Verletzungen, Strazwunden, Sandstohgeschwüre usw. entsteht und innerhalb kurzer Zeit einen solchen Umfang annehmen kann, daß selbst bei energischer Behandlung eine Arbeitsunfähigkeit von mehreren Wochen eintritt. Es scheinen beim Bahnbau die Bedingungen für die Infektion besonders günstig zu sein, vor allem durch die bei den Erdarbeiten so häufig kleinen und größeren Verletzungen, die dann durch Erde usw. verschmutzt werden.

Daß die Trinkwasser- und Nahrungsmittelversorgung relativ gut war, geht daraus hervor, daß nur 14 wegen Guineawurm, nur 30 wegen Dysenterie zur Behandlung kamen. Es handelte sich dazu bei der Dysenterie meist um chronische Fälle, deren Anfang auf die Zeit vor der Ankunft zum Bahnbau zurückzuverlegen war.

An Lungenentzündung erkrankten 35 Leute. Da die Arbeiter überhaupt leicht zu Erkältungskrankheiten neigen, wurde jedem Arbeiter von der Bauleitung eine wollene Decke verabreicht. Außerdem wurde auf guten Bau der Hütten ganz besonders geachtet.

Von sonstigen Erkrankungen ist nur das Auftreten von Genickstarre in 4 Fällen bemerkenswert.

Ein Ansteigen der Erkrankungen und Todesfälle in der Regenzeit ist deutlich erkennbar.

Gestorben sind insgesamt 45 Pflichtarbeiter, und zwar starben 16 an Dysenterie, 11 an Lungenentzündung, 4 an Genickstarre, 6 durch Unfälle bzw. an deren Folgen und 8 an sonstigen Krankheiten.

Alles in allem sind die Gesundheitsverhältnisse bis jetzt als gut zu bezeichnen.



Deutsch-Neuguinea.

Stürme auf Salpan.

Aus einem Bericht des Kaiserlichen Stationsleiters.

Die sonst regelmäßig im Juli beginnende und bis Dezember andauernde Regenzeit brachte nach einer außergewöhnlichen Dürre Anfang Juli endlich den ersehnten Regen. Leider setzte dieser im August fast wieder ganz aus, wodurch besonders die Brotfruchtbäume, die kaum den halben Ertrag als erste Ernte lieferten, großen Schaden litten. Die bestellten Maisfelder konnten sich nicht entwickeln. Den hierher verpflanzten 650 Mortlock-Eingeborenen wurden, da sie über ertragsfähige eigene Äcker noch nicht verfügen und hauptsächlich auf die wildwachsenden Brotfrüchte angewiesen sind, die Nahrungsmittel knapp. Einer Notlage wurde dadurch begegnet, daß die Leute Gelegenheit zur Arbeit bei der Station erhielten, indem sie neue fiskalische Kokospflanzungen anlegten, wodurch sie sich ihren Lebensunterhalt verdienen konnten. Der September lieferte endlich den den Pflanzungen so nötigen Regen in reichlichem Maße. Am 14. September trat nach vorhergegangenen widrigen Südwestwinden völlige Windstille ein, während das Barometer plötzlich zurückging und das Herannahen eines Unwetters befürchten ließ. Die Einwohner wurden auf die drohende Gefahr aufmerksam gemacht und festigten

ihre Häuser so gut es ging; Amts- und Privatboote wurden in Sicherheit gebracht. Während der Nacht setzte dann auch ein starker Südweststurm, von Regen begleitet, ein, der bis zum 16. September andauerte und die Bevölkerung in Spannung hielt. Der Sturm legte viele Bananen und Maisstauden nieder, verursachte aber keinen ernstlichen Schaden an Gebäuden und Kokosbeständen.

In der Nacht vom 2. auf 3. Oktober entwickelte sich dann ein heftiger, orkanartiger Sturm mit starkem Regenschwall. Durch diesen Sturm haben die mit Ziegeln gedeckten Dächer der amtlichen, nach japanischer Art errichteten Gebäude sehr gelitten. Es sind dies: das Amtsgebäude, Lazarett und vier Wohnhäuser. Der vom Sturm gepeitschte Regen drang unter die Ziegel und wusch den darunter befindlichen Lehmbeleg teilweise aus, wodurch die Dächer undicht wurden und den Regen an zahlreichen Stellen durchließen. Während des Sturmes selbst goß es förmlich innerhalb der Häuser; die Äkter, Bibliothek und Apotheke konnten glücklicherweise noch zeitig in Sicherheit gebracht werden; in den Wohnhäusern sorgte jeder für möglichsten Schutz der Inventarien und der eigenen Habe gegen die Nässe. Eine Umdeckung der Dächer ist dringend notwendig. Auch wurden Straßen- und Weganlagen zerstört, zu deren Wiederherstellung größere Aufwendungen notwendig werden.

Sonst sind ernstliche Schäden an Amts- und Privatgebäuden nicht entstanden, dagegen vernichtete der Sturm die zweite Brotfruchternte fast vollständig und brach viele Bananen und Baumanlagen nieder; die Maizernte gilt als ziemlich verloren. Die Kokosbestände wurden teilweise ihrer Blüten und Fruchtanlässe beraubt; doch werden sich diese Palmen wieder schnell erholt haben. Ein Notstand unter den heimischen Eingeborenen steht nicht zu erwarten, dagegen werden die Mortlock-Ansiedler der Unterstützung bedürfen, die wiederum durch Zuweisung von Stationsarbeiten gewährt wird.

Aus fremden Kolonien und Produktionsgebieten.

Baumwollkultur in der Krim.

Seit verhältnismäßig kurzer Zeit werden in der Krim beachtenswerte Versuche gemacht, die Baumwollkultur einzuführen. Der Anfang wurde von einem jungen Gutsbesitzer gemacht, der vor zwei Jahren auf einem Versuchsfelde Baumwolle anpflanzte. Sein Vorhaben wurde zunächst recht skeptisch betrachtet; niemand wollte glauben, daß

die Baumwolle in der Krim fortkommen könne. Aber schon das erste Jahr ergab verhältnismäßig befriedigende Resultate; nur war die Baumwolle etwas spät gesät worden und reifte daher erst, als bereits Nachfröste angingen. Man benutzte diese Erfahrungen und hat im zweiten Jahr durchaus gute Resultate erzielt. Sieben Baumwollsorten gaben Frucht und reiften ziemlich regelmäßig.

