

wie sehr sie durch gesteigerten Massenverkehr herabgedrückt werden können.

Wenn auch diese Verteilung der Betriebskosten auf den Personen- und Güterverkehr nach den anteiligen Leistungen des Zugdienstes vom Standpunkte der Theorie vielleicht nicht völlig unanfechtbar ist, so dürfte sie doch auf die zur Zeit einfachen Betriebs- und Verkehrsverhältnisse unserer Schutzgebietsbahnen sehr wohl anwendbar sein und, mangels anderer Möglichkeiten, den Kostenanteil des Personen- und Güterverkehrs genauer abzugrenzen, immerhin eine wertvolle und annehmbare Unterlage zur Ermittlung der Selbstkosten liefern. Bei den Betriebsausgaben sind die Rücklagen in den Erneuerungsfonds ebenso wie die Ausgaben für den Zinsen- und Tilgungsdienst der Anleihen für das Baukapital der verschiedenen Bahnen nicht berücksichtigt. Die hier ermittelten Selbstkosten für das Personenkilometer und das Tonnenkilometer gelten daher gleichfalls nur für die reinen Betriebsausgaben.

Selbstverständlich würde es keine Schwierigkeit bieten, die Selbstkosten auch unter Berücksichtigung der Rücklagen in den Erneuerungsfonds und der Aufwendungen für den Zinsen- und Tilgungsdienst des Anlagekapitals festzustellen; sie werden dann natürlich wesentlich höher.

Die zur Zeit recht auffälligen Unterschiede in den Selbstkosten der fünf verschiedenen Eisenbahnen der Tabelle B erklären sich natürlich aus der Verschiedenheit ihrer Linienverhältnisse und namentlich der Verkehrsgrößen, die hierbei zu bewältigen sind. Die Selbstkosten für das Personenkilometer sind beispielsweise bei der Logo-Küstenbahn, die einen etwa zehnmal so starken kilometrischen Personenverkehr aufweist als die Otavibahn (vgl. Tabelle A), nur 0,87 Pf., während sie bei der letzteren 6,25 Pf. betragen. Der kilometrische Güterverkehr der Otavibahn ist 2,6 mal so stark als bei der Windhuker Bahn; die Selbstkosten für das Tonnenkilometer sind aber bei dieser etwa 4,5 mal so hoch als bei der Otavibahn.

## Nachrichten aus den deutschen Schutzgebieten.

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

### Deutsch-Ostafrika.

#### Vom Bau der Usambarabahn.\*)

Auf der Teilstrecke Buiko--Mabirioni (Kilometer 190,4) ist am 5. Februar d. Jz. der beschränkte, provisorische Verkehr eröffnet worden.

Die Tarife und Tarifbestimmungen der Stammstrecke sind auch für diese Teilstrecke maßgebend.

### Kamerun.

#### Überblick über die Bewegung des Handels des Schutzgebiets Kamerun im III. Viertel des Kalenderjahres 1909 im Vergleich mit dem Handel im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

(Vgl. „Deutsches Kol. Bl.“ 1910, Nr. 3, S. 89 ff.)

| Benennung der Warengruppen   | Zm                   | Zm                   | Zunahme | Abnahme |
|--|----------------------|----------------------|---------|---------|
|  | III. Viertel<br>1909 | III. Viertel<br>1908 |         |         |
|  | Wert M               | Wert M               | Wert M  | Wert M  |
| <b>A. Einfuhr.</b>   |                      |                      |         |         |
| I. Erzeugnisse des Landbaues und der Forstwirtschaft sowie der zugehörigen Nebengewerbe: |                      |                      |         |         |
| a) Körner- und Hülsenfrüchte . . . . .   | 285 932              | 412 691              | —       | 126 759 |
| b) Stollengewächse, Gemüse und Früchte . . . . .   | 53 783               | 40 555               | 13 228  | —       |
| c) Koloniale Verzehrungsgegenstände, Genussmittel . . . . .                              | 255 798              | 227 919              | 27 879  | —       |
| d) Getränke (außer Mineralwasser) . . . . .  | 262 201              | 240 215              | 21 986  | —       |
| e) Zümereien, lebende Pflanzen und Futtermittel . . . . .                                | 22 244               | 17 751               | 4 493   | —       |
| f) Faserpflanzen . . . . .   | 936                  | 97                   | 839     | —       |
| g) Erzeugnisse der Forstwirtschaft . . . . .   | 111 988              | 39 336               | 72 652  | —       |
| Zusammen I. . . . .  | 992 882              | 978 564              | 14 318  | —       |

\*) Vgl. zuletzt „D. Kol. Bl.“ 1910, S. 170.

