

geringe Nachbesserungsarbeiten an einzelnen Bauwerken fertig. In Singe (Kilometer 274) war noch die Wasserfrage zu lösen. In Bahi (Kilometer 331) waren die Hochbauten einschließlich der Wassererfassungsanlage im Bau. In Pitintu (Kilometer 346) stand noch die Lösung der Wasserfrage aus. In Saranda (Kilometer 384) war sowohl das Bahnhofsgebäude als auch die Brunnenanlage in der Ausführung begriffen.

Die Gesundheitsverhältnisse waren überall gut. Aber Arbeitermangel war nicht mehr zu klagen.

Kamerun.

Die Eröffnung der Manengubabahn.

Die für den 25. Mai d. Js. in Aussicht genommene feierliche Eröffnung der 160 km langen Manengubabahn (Kameruner Nordbahn) hat einem Telegramm des Gouverneurs zufolge bereits am 24. Mai stattgefunden.*)

Togo.

Die Hinterlandbahn Lome—Atakpame.

Die Bauarbeiten wurden im 1. Vierteljahr 1911 so gefördert, daß die Abnahme der Bahn am 31. März 1911 stattfinden und die Betriebseröffnung auf der ganzen Strecke am 1. April 1911 erfolgen konnte. Die Erledigung verchiedener Restarbeiten, die der Betriebseröffnung nicht hindernd entgegenstanden, wird seitens der Betriebsverwaltung, die mit dem 1. April d. Js. in die Hände der Deutschen Kolonial-Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft übergegangen ist, für eine aus den Mitteln des Baufonds ihr überwiegene Bausumme erfolgen.

Aus Anlaß der Betriebseröffnung sei im folgenden eine Baubeschreibung der Hinterlandbahn gegeben.

Vor dem Bau der Hinterlandbahn hatte Togo zwei Bahnen, und zwar eine etwa 45 km lange Küstenbahn, die den Küstenverkehr zwischen Lome und Aneho vermittelt und das östliche Südtogo an das Aus- und Einfuhrort Lome anschließt, und ferner eine sogenannte Inland-

bahn, die in nordnordwestlicher Richtung das Innere erschließt und in etwa 120 km Entfernung von Lome ihren durch den Handelsmittelpunkt Palime und durch das hier Einhalt gebietende Togogebirge bedingten Endpunkt erreicht.

Der Wirkungsbereich dieser zweiten, ins Innere führenden Bahn war insofern begrenzt, als die nördlicheren und auch östlicheren Bezirke außerhalb des wirtschaftlichen Anschlusses lagen. Es wurde bald vor allem die Notwendigkeit des Anschlusses der nördlicheren Landschaften des in Südnordrichtung etwa 600 km langen Togolandes erkannt. Nachdem man sich auf Grund örtlicher Erhebungen grundsätzlich darüber klar geworden war, daß es vom wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Standpunkte aus das Zweckmäßigste war, von der Verlängerung der bestehenden Inlandbahn über Palime hinaus abzusehen und eine weitere Erschließungsbahn neben der bestehenden Inlandbahn von Lome aus zu erbauen, wurden Anfang des Jahres 1906 die in Frage kommenden Bahnlösungen erkundet. Die allgemeine Linienführung von Lome aus war durch die Südnordrichtung und die bereits ausgebauten Landstränge Lome—Atakpame gegeben.

Es handelte sich vor allem darum, einen passenden Übergang über das von Südwest nach Nordnordost das Schutzgebiet durchziehende Togogebirge zu suchen, das Höhen bis über 1000 m aufweist und nur wenige für einen Bahnübergang geeignete Pässe besitzt. Die angestellten Untersuchungen und Ermäugungen haben zu dem Ergebnis geführt, daß die wirtschaftlich und technisch günstigste Bahnlinie von Lome über Atakpame, Djabotauré nach Banjeli führen und in der Nähe von Faïau das Gebirge überschreiten müßte.

Auf Grund einer im Herbst 1907 den gesetzgebenden Körperschaften eingereichten Denkschrift, in der die Notwendigkeit des Baues einer Bahn von Lome nach Banjeli in wirtschaftlicher, technischer und finanzieller Beziehung begründet war, wurde durch Reichsgesetz vom 18. Mai 1908 zunächst der Bau der Strecke von Lome nach Atakpame genehmigt. Für den Bau dieser Strecke und für die Ausführung von allgemeinen Vorarbeiten für die nördlichere Linie über Atakpame hinaus wurde eine Summe von 11,2 Millionen Mark bereit gestellt, die die Verzinsung des Baukapitals und die Ausstattung eines Reservebaufonds in sich schließt.

Mit der Deutschen Kolonial-Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft wurde nun vom Reichskolonialamt ein vorläufiges Abkommen unter dem 29. November/11. Dezember 1908 abgeschlossen über die Ausführung der Vorarbeiten einschließ-

*) Eine Darstellung der Finanzierung und eine kurze Baubeschreibung dieser nimmehr dem öffentlichen Verkehr übergebenen Bahn ist im „Deutschen Kolonialblatt“ 1911, Nr. 9, S. 346f., gegeben.