

# Deutsches Kolonialblatt

Amtsblatt für die Schutzgebiete in Afrika und in der Südsee

Herausgegeben im Reichs-Kolonialamt.

28. Jahrgang.

Berlin, den 15. Januar 1917.

Nummer 1/2.

Dieses Blatt erscheint in der Regel am 1. und 15. jedes Monats. Verfehlen werden als Beilage beigelegt die mindestens einmal vierteljährlich erscheinenden: „Mitteilungen aus den deutschen Schutzgebieten“. Herausgegeben von Dr. Marquardsen. Der ziereljährliche Abonnementspreis für das Kolonialblatt mit den Beilagen beträgt beim Bezug durch die Post und die Buchhandlungen M 4.—, durch einen Streifenband durch die Verlagsbuchhandlung: a) M 5.— für Deutschland einschli. der deutschen Schutzgebiete und Österreich-Ungarns, b) M 6.— für die Länder des Weltverkehrs. — Einleitungen und Aufträge sind an die Redaktion Kolonialblatt von Ernst Siegfried Mittler und Sohn, Berlin SW 68, Kochstraße 68—71, zu richten.

**Inhalt: Amtlicher Teil:** Personalien S. 1.

**Nichtamtlicher Teil:** Die wirtschaftliche Entwicklung der deutschen Kolonialbahnen in Afrika bis zum Ausbruch des Krieges (mit bildlichen Darstellungen) S. 8. — Die Einteilung des Völkungsgebietes in den Schutzgebieten Kamerun und Togo (mit zwei Karten) S. 15.

Aus fremden Kolonien und Produktionsgebieten: Baumwollenernte in Mittelafrika S. 18. — Der Kakaoweltmarkt in Ecuador im 3. Vierteljahr 1916 S. 18. — Die Kakaoweltmarkt aus Haiti 1915 S. 19. — Gummiausfuhr über Para im Jahre 1915/16 S. 19. — Handel der Goldküste 1915 S. 19. — Französisch-Westafrika S. 20. — Der Walfischfang Britisch-Sudafrikas 1915 S. 21. — Südafrikanische Union S. 22. — Ceylon S. 22.

Bermischtes: Goldminen-Eisenbahn im Jahre 1915 S. 22.

Neue Literatur (I.) S. 23.

## Amtlicher Teil

### Personalien.

#### Nachruf.

**Wegebauer Emil Mude †.**

Am 17. November 1916 fand der Wegebauer bei dem Kaiserlichen Gouvernement von Deutsch-Neuguinea und Unteroffizier im 12. Pionier-Bataillon

Herr Emil Mude

den Heldentod.

Der Befallene hat dem Kaiserlichen Gouvernement von Deutsch-Neuguinea seit Mitte Januar 1914 angehört und sich als ein fleißiger und tüchtiger Beamter bewährt.

Sein Andenken wird stets in Ehren gehalten werden.

Berlin, den 21. Dezember 1916.

Der Staatssekretär des Reichs-Kolonialamts.

Solf.

Seine Majestät der Kaiser haben Allergnädigst geruht, dem Geheimen Kanzleinспекtor im Reichs-Kolonialamt Karl Michaelis den Charakter als Kanzleirat zu verleihen.

So weit bekannt geworden, sind weiterhin — vgl. zuletzt „Deutsches Kolonialblatt“ 1916, Nr. 22/23, S. 258 — die nachstehend bezeichneten Beamten des Reichs-Kolonialamts durch Verleihung des Eisernen Kreuzes ausgezeichnet worden, und zwar:

**des Eisernen Kreuzes 1. Klasse:**

Geheimer Ober-Regierungsrat, Feldintendant Schmidt,  
Geheimer expedierender Sekretär, Oberleutnant der Reserve Ulfrey;

**des Eisernen Kreuzes 2. Klasse:**

Rechnungsrat, Beamtenstellvertreter Gustav Krüger,  
Geheimer Kanzleisekretär, Wachtmeister Vogelbein.

**Kaiserliche Schutztruppen.**

A. R. D. vom 7. November 1916.

Das Eiserne Kreuz 2. Klasse haben erhalten:

Stabsarzt Dr. Bergat und Feldarzt Dr. Koch von der Schutztruppe Kamerun,  
Oberstabsarzt a. D. Professor Dr. Zupiza, Oberarzt der Reserve Dr. Schmidt, Königlich Bayer.  
Oberarzt der Landwehr Dr. Simon, Königlich Bayer. Oberarzt der Reserve Dr. Berger  
und Feldarzt Dr. Herrmann von der Landesverteidigungstruppe Togo.

A. R. D. vom 21. November 1916.

Dem Leutnant der Reserve (Feldartillerie-Regiment Nr. 50) Fick, Schutztruppe für Kamerun, ist die  
Rettungsmedaille am Bande verliehen worden.

A. R. D. vom 22. November 1916.

Dem Oberleutnant Kieckhoefer, Schutztruppe für Deutsch-Ostafrika, ist das Eiserne Kreuz 2. Klasse  
verliehen worden.

A. R. D. vom 25. November 1916.

Zum Hauptmann befördert: Oberleutnant Schroeder, Schutztruppe für Deutsch-Ostafrika.

A. R. D. vom 26. November 1916.

Nachbenannte Offiziere usw. der Schutztruppe für Kamerun haben das Eiserne Kreuz  
1. Klasse erhalten:

Major Haedcke, die Hauptleute Gymael, Adameß, Diekmann und Lüders, die Oberleutnants  
Schmitt und Blod, Königlich Bayerischer Oberleutnant der Reserve Reder, Leutnant  
der Landwehr Mähling, Königlich Württembergischer Leutnant der Reserve Losch, Ober-  
stabsarzt Professor Dr. Kleine, die Stabsärzte Dr. Nägele, Dr. Fißcher und Dr. Köfener,  
Feldwebelleutnant Schneider, die Feldwebel Mähln, Gehler und Haugg, Feldwebel der  
Landwehr Meffenthin, Sergeant der Reserve Schumann, Sergeant der Landwehr  
Maack und Sanitätsfeldwebel Büchert.

A. R. D. vom 4. Dezember 1916.

Oberleutnant Kieckhoefer in der Schutztruppe für Deutsch-Ostafrika wird zum Hauptmann mit  
Patent vom 25. November 1916 befördert.

A. R. D. vom 15. Dezember 1916.

Der Oberarzt Podzun in der Schutztruppe für Kamerun wird für die Dauer des mobilen Verhält-  
nisses dem Chef des Feldsanitätswesens zur Verwendung im Heere überwiesen.

Durch A. R. D. vom 19. Dezember 1916 haben erhalten:

das Eiserne Kreuz 1. Klasse:

Major Lempp, Allerhöchst beauftragt mit Wahrnehmung der Geschäfte des Kommandeurs der  
Schutztruppen;

das Eiserne Kreuz 2. Klasse am weiß-schwarzen Bande:  
 die Rechnungsräte Wiedenroth und Bichhoff,  
 Geheimer expedirender Sekretär Reder,  
 Geheimer Kanzleirat Trantow,  
 Geheimer Hofrat Dollhardt und Hofrat Maße,  
 sämtlich im Reichs-Kolonialamt.

A. N. O. vom 11. Januar 1917.

Das Eiserne Kreuz 2. Klasse hat erhalten:  
 Oberarzt Dr. Schweizer in der Schutztruppe für Deutsch-Südwestafrika.

Anlässlich des gegenwärtigen Krieges sind nachstehende bundesstaatlichen Kriegsauszeichnungen an Angehörige der Schutztruppen verliehen worden:

**a) Kaiserliches Kommando der Schutztruppen im Reichs-Kolonialamt:**

Von Seiner Majestät dem König von Bayern:

der Militär-Verdienstorden 3. Klasse mit Schwertern:

dem Major Lempp;

der Militär-Verdienstorden 4. Klasse mit der Krone und mit Schwertern:

dem Major g. D. Göring, zuletzt in der Schutztruppe für Deutsch-Ostafrika.

Von Seiner Majestät dem König von Sachsen:

das Kriegsverdienstkreuz:

dem Oberstabsarzt a. D. Dr. Becker, zuletzt in der Schutztruppe für Deutsch-Ostafrika.

Von Seiner Majestät dem König von Württemberg:

das Ritterkreuz 1. Klasse des Friedrichs-Ordens mit Schwertern:

dem Hauptmann Keil.

Von Seiner Königlichen Hoheit dem Großherzog von Baden:

das Ritterkreuz 1. Klasse mit Schwertern des Ordens vom Fähringer Löwen:

dem Major Lempp.

**b) Kaiserliche Schutztruppe für Deutsch-Ostafrika:**

Von Seiner Majestät dem König von Bayern:

der Militär-Verdienstorden 4. Klasse mit Schwertern:

den Hauptleuten Köhl und Bauer, dem Oberleutnant Schreiner, den königlich Bayerischen Oberleutnants der Reserve Murracher, Wagner und Schülein, den königlich Bayerischen Leutnants der Reserve v. Ruckteschell und Reindl, dem Leutnant der Reserve Dingler, dem Leutnant der Landwehr Hanfstaengl, dem Stabsarzt Dr. Lutz, dem königlich Bayerischen Oberarzt der Reserve Dr. Gothein und dem königlich Bayerischen Veterinär der Reserve Dr. Huber;

das Militär-Verdienstkreuz 2. Klasse mit Schwertern:

dem Vizefeldwebel Frenzel, dem Vizefeldwebel der Landwehr Jungkunz und dem Sanitäts-vizefeldwebel Mörling;

das Militär-Verdienstkreuz 3. Klasse mit der Krone und mit Schwertern:

den Sergeanten der Landwehr Spaimert und Klein und dem Unteroffizier der Reserve Großhe.

Von Seiner Majestät dem König von Sachsen:

die Schwerter zum Komturkreuz 2. Klasse des Verdienstordens:  
dem königlich sächsischen Generalmajor z. D. Wahle;

das Offizierkreuz des Albrechts-Ordens mit Schwertern:  
dem Obersten und Kommandeur der Schutztruppe für Deutsch-Ostafrika v. Lettow-Vorbeck;

das Ritterkreuz 1. Klasse des Albrechts-Ordens mit Schwertern:  
den Stabsärzten Dr. Seyffert und Dr. Mohr;

das Ritterkreuz 2. Klasse des Albrechts-Ordens mit Schwertern:  
dem Oberleutnant v. Oppen, dem königlich sächsischen Oberleutnant der Landwehr Hans Müller,  
dem Leutnant der Reserve Friedrich, den königlich sächsischen Leutnants der Reserve  
Winkelman, Wahle, Bruder und Weiß, dem königlich sächsischen Leutnant der  
Landwehr Schulze, dem Oberarzt Dr. Klemm und dem königlich sächsischen Oberarzt  
der Reserve Dr. Kirchheim;

das Ehrenkreuz mit Schwertern:  
dem Feldwebel der Landwehr Purtsche und dem Feldwebel a. D. Reinhardt;

die Friedrich-August-Medaille in Silber am Bande für Kriegsdienste:  
dem Vizefeldwebel Hähnel, dem Vizefeldwebel der Reserve Zilling, dem Sergeanten Hommel,  
den Sergeanten der Reserve Renner und Dittmar, dem Unteroffizier Rieth, dem Unter-  
offizier der Reserve Richter, dem Unteroffizier der Landwehr Staub und dem Sanitäts-  
vizefeldwebel Peterhänsel.

Von Seiner Majestät dem König von Württemberg:

das Ritterkreuz des Militär-Verdienstordens:  
dem königlich württembergischen Leutnant der Reserve Ott;

das Ritterkreuz 1. Klasse des Friedrichs-Ordens mit Schwertern:  
dem Hauptmann Tafel und dem Stabsarzt Dr. Höring;

die Schwerter zum Ritterkreuz 1. Klasse des Friedrichs-Ordens:  
dem Stabsarzt Dr. Taute;

das Ritterkreuz 2. Klasse des Friedrichs-Ordens mit Schwertern:  
den Oberleutnants Gock und Körbling, dem königlich württembergischen Leutnant a. D. Leitgeb,  
den königlich württembergischen Leutnants der Reserve Brigner, Dieterich, Helfferich,  
Lang und Zeltmann und dem königlich württembergischen Veterinär der Ref. Dr. Mojer;

das Verdienstkreuz mit Schwertern:  
dem Feldwebel Thiem, dem Feldwebel der Landwehr Röser, dem Vizefeldwebel Braun und dem  
Feuerwerker Zeller;

die goldene Militär-Verdienstmedaille:  
dem Vizefeldwebel der Reserve Unfried;

die silberne Militär-Verdienstmedaille:  
dem Sanitäts Sergeanten der Landwehr Schneider.

Von Seiner königlichen Hoheit dem Großherzog von Baden:

das Ritterkreuz 1. Klasse mit Schwertern des Ordens vom Jähringer Löwen:  
dem Major Baumstark;

das Ritterkreuz 2. Klasse mit Eichenlaub und Schwertern des Ordens  
vom Jähringer Löwen:  
dem Kapitänleutnant a. D. Krennrich;

das Ritterkreuz 2. Klasse mit Schwertern des Ordens vom Fähringer Löwen:  
den Leutnants der Reserve v. Scherbening und Gärtner;

die kleine goldene Verdienstmedaille am Bande der Militärischen  
Karl-Friedrich-Verdienstmedaille:

dem Sanitäts Sergeanten der Landwehr Hunzinger.

Von Seiner königlichen Hoheit dem Großherzog von Hessen:

das Allgemeine Ehrenzeichen für Tapferkeit (Tapferkeitsmedaille):

dem Oberleutnant Bender, dem Oberleutnant der Reserve Schulz (Paul) und Mickel, den  
Leutnants der Reserve Haslachner, Haberhorn und Schneck, dem Leutnant a. D.  
Freiherrn v. Der;

das Militär-Sanitätskreuz „Für Pflege der Soldaten 1914“ am Kriegsbande:  
dem Oberarzt der Reserve Dr. Wolff und dem Sanitätsfeldwebel Lanber.

Von Seiner königlichen Hoheit dem Großherzog von Oldenburg:

das Friedrich-August-Kreuz 2. Klasse:

dem Leutnant zur See a. D. v. Euden-Addenhansen und dem Stabsarzt Dr. Vorwerk.

Von Seiner königlichen Hoheit dem Großherzog von Mecklenburg-Schwerin:

das Militär-Verdienstkreuz 1. Klasse:

dem Major v. Langenn-Steinfeller;

das Militär-Verdienstkreuz 2. Klasse:

dem Hauptmann der Reserve Köhler, dem Vizefeldwebel Goffeld;

das blaue Band zum Militär-Verdienstkreuz 2. Klasse:

dem Sanitätsfeldwebel Annaak.

Von Seiner königlichen Hoheit dem Großherzog von Sachsen-Weimar:

das Ritterkreuz 2. Abteilung mit Schwertern des Haus-Ordens der Wachsamkeit  
oder vom weißen Falken:

dem Leutnant der Reserve Kluge.

Von Seiner königlichen Hoheit dem Großherzog von Mecklenburg-Strelitz:

das Kreuz für Auszeichnung im Kriege:

dem Fähnrich der Landwehr v. Arnim.

Von Seiner königlichen Hoheit dem Herzog von Braunschweig:

das Kriegsverdienstkreuz:

dem Leutnant der Reserve Vibranz, dem Vizefeldwebel Schlimme, dem Unteroffizier der Reserve  
Wittig und dem Unteroffizier der Landwehr Brennecke.

Vom Senat der freien und Hansestadt Lübeck:

das Lübeckische Hanseatenkreuz:

dem Oberleutnant zur See der Reserve Pappe.

Vom Senat der freien und Hansestadt Hamburg:

das hamburgische Hanseatenkreuz:

den Leutnants der Reserve Peder und Bohlen.

**c) Kaiserliche Schutztruppe für Deutsch-Südwestafrika:**

Von Seiner Majestät dem König von Bayern:  
 der Militär-Verdienstorden 4. Klasse mit der Krone und mit Schwertern:  
 dem Stabsarzt Dr. Summa;

der Militär-Verdienstorden 4. Klasse mit Schwertern:  
 dem königl. Bayerischen Oberarzt der Reserve Dr. Mähly.

Von Seiner Majestät dem König von Württemberg:  
 das Ritterkreuz 1. Klasse des Friedrichs-Ordens mit Schwertern:  
 dem Stabsarzt Dr. Kuhle.

Von Seiner Königlichen Hoheit dem Großherzog von Baden:  
 die silberne Verdienstmedaille am Bande der Militärischen Karl-Friedrich-  
 Verdienstmedaille:  
 dem Sanitätsfeldwebel der Landwehr Göhring.

Von Seiner Königlichen Hoheit dem Großherzog von Mecklenburg-Schwerin:  
 das Militär-Verdienstkreuz 2. Klasse:  
 dem Sanitätsvizefeldwebel Bohn.

Von Seiner Königlichen Hoheit dem Herzog von Braunschweig:  
 das Kriegsverdienstkreuz:  
 dem Stabsarzt Wolf.

Von Ihrer Königlichen Hoheit der Frau Herzogin-Regentin von Sachsen-Meiningen:  
 das Ehrenkreuz für Verdienst im Kriege 1914/15:  
 dem Stabsarzt Greiner.

Vom Senat der freien und Hansestadt Hamburg:  
 das hamburgische Hanseatenkreuz:  
 dem Sanitätsunteroffizier der Reserve Bierwirth und dem Gefreiten der Landwehr Horn.

**d) Kaiserliche Schutztruppe für Kamerun:**

Von Seiner Majestät dem König von Bayern:  
 der Militär-Verdienstorden 4. Klasse mit Schwertern:  
 den Hauptleuten Banta, Jehu und Künzlen, den Oberleutnants Hoppe, Schmitt und  
 Dittler, dem königl. Bayerischen Oberleutnant der Reserve Reber, den königl. Bayerischen  
 Leutnants der Reserve Ried und Obermaier;

das Militär-Verdienstkreuz 2. Klasse mit der Krone und mit Schwertern:  
 dem Feldwebel Haugg;

das Militär-Verdienstkreuz 2. Klasse mit Schwertern:  
 den Vizefeldwebeln Goldate und Zielbauer und dem Sanitätsfeldwebel Bücherl;

das Militär-Verdienstkreuz 3. Klasse mit der Krone und mit Schwertern:  
 dem Sergeanten Schumm, dem Sergeanten der Landwehr Reinstadler und dem Sanitätsunter-  
 offizier der Landwehr Streitwieser.

Von Seiner Majestät dem König von Sachsen:  
 das Ritterkreuz 1. Klasse des Albrechts-Ordens mit Schwertern:  
 dem Stabsarzt Dr. Beutler;

das Ritterkreuz 2. Klasse des Albrechts-Ordens mit Schwertern:  
dem Oberleutnant Bier, dem Königl. Sächsischen Leutnant der Reserve Litter, dem Leutnant zur  
See der Reserve Lehmann, dem Marine-Oberassistentenarzt der Reserve Dr. Zschude;

die Friedrich-August-Medaille in Silber am Bande für Kriegsdienste:  
dem Wizefeldwebel Hlbig und den Wizefeldwebeln der Landwehr Häfchel und Müller.

Von Seiner Majestät dem König von Württemberg:

das Ehrenkreuz des Ordens der Württembergischen Krone mit Schwertern:  
dem Oberstleutnant und Kommandeur der Schutztruppe für Kamerun Zimmermann;

das Ritterkreuz des Militär-Verdienstordens:

dem Königlich Württembergischen Leutnant der Reserve Losch — an Stelle des ihm am 5. Oktober 1916  
verliehenen Ritterkreuzes 2. Klasse des Friedrichs-Ordens mit Schwertern und dem  
Stabsarzt Dr. Nägele;

das Ritterkreuz 1. Klasse des Friedrichs-Ordens mit Schwertern:  
den Hauptleuten v. Heigelin, v. Naben, Frhn. v. Crailsheim und Hartmann  
Stabsarzt der Reserve Dr. Mayer;

das Ritterkreuz 2. Klasse des Friedrichs-Ordens mit  
dem Königlich Württembergischen Leutnant der Reserve Pjizenmayer;

das Verdienstkreuz mit Schwertern:  
dem Feuerwerker eltenreich;

die goldene Militär-Verdienstmedaille:

dem Feldwebel Gehler an Stelle der ihm am 25. Februar 1916 verliehenen silbernen Militär-  
Verdienstmedaille;

die silberne Militär-Verdienstmedaille:

dem Sergeanten Härten und dem Unteroffizier der Landwehr Steiner.

Von Seiner Königlichen Hoheit dem Großherzog von Heien:

das Allgemeine Ehrenzeichen für Tapferkeit (Tapferkeitsmedaille):  
dem Hauptmann Tamm.

Von Seiner Königlichen Hoheit dem Großherzog von Mecklen

das Militär-Verdienstkreuz 1. Klasse:  
dem Hauptmann a. D. Schloßer;

das Militär-Verdienstkreuz 2. Klasse:

dem Wizefeldwebel Ibbert und dem Sanitäts Sergeanten Crull.

Königlichen Hoheit dem Herzog von Braunschwei,

das Kriegsverdienstkreuz:

dem Feldwebel Niemeyer und dem Sanitätsfeldwebel Gebhardt.

Von Ihrer Königlichen Hoheit der Frau Herzogin-Regentin von Sachsen-Meinin

die Ehrenmedaille für Verdienst im Kriege 1914/15:  
dem Sanitätsfeldwebel Reffel.

Von Seiner Königlichen Hoheit dem Herzog von Sachsen-Coburg und Gotha:

das Ritterkreuz 1. Klasse mit Schwertern und der Jahreszahl 1914 16 des Herzog.  
Sachsen-Meiningischen Hausordens:  
dem Hauptmann v. Engelbrechten;

die dem Herzoglich Sachsen-Meiningischen Hausorden angereichte Verdienstmedaille  
in Gold mit Schwertern:

dem Feldwebel Jungclaus.

Von Seiner Hoheit dem Herzog von Anhalt:

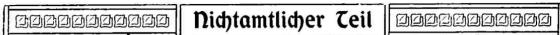
das Friedrich-Kreuz:

dem Feldwebellieutenant Schneider und dem Sergeanten der Landwehr Pape.

Ferner sind an die nachstehenden Beamten des Reichs-Kolonialamts (Kommando der Schutztruppen) folgende Kriegsauszeichnungen verliehen worden:

dem Rechnungsrat und Geheimen expedierenden Sekretär Elste, zur Zeit Abteilungsvorstand bei der stellvertretenden Intendantur XI. Armeekorps, das Sachsen-Meiningerische Ehrenkreuz für Verdienst im Krieg 1914/15 am Bande für Nichtkämpfer und die Sachsen-Coburg-Gothaische Herzog Karl Eduard-Medaille 2. Klasse am schwarz-gelben Bande;

dem Rechnungsrat und Geheimen expedierenden Sekretär Schulz (Franz), zur Zeit Abteilungsvorstand bei der stellvertretenden Intendantur VI. Armeekorps, die Rote Kreuzmedaille 3. Klasse.



## Die wirtschaftliche Entwicklung der deutschen Kolonialbahnen in Afrika bis zum Ausbruch des Krieges.

Von Geheimem Oberbaurat Walger.

Mit bildlichen Darstellungen für die Entwicklung der Betriebsergebnisse und des Verkehrs auf den Anlagen I bis III.

Um die Bedeutung unserer Kolonialbahnen für die vier afrikanischen Schutzgebiete richtig zu bewerten, muß man ihre Leistungen in Betrieb und Verkehr und ihre finanziellen Erträgnisse bis zu Beginn des Krieges unter Berücksichtigung ihrer Anlagekosten in Betracht ziehen. Da das Rechnungsjahr 1913 (1. April 1913 bis 31. März 1914)\* das letzte vor dem Kriege ist, in dem sich der Einfluß des Krieges noch nicht geltend macht, so bietet dieses Jahr das beste Bild von dem wirtschaftlichen Stande unserer afrikanischen Bahnunternehmungen vor Kriegsausbruch: fast bei allen Bahnen ist es das gedeichlichste wirtschaftlicher Entwicklung, die leider durch den Krieg jäh unterbrochen wurde.

Die nachstehende Übersicht I für 1913 zeigt, daß unsere Kolonialbahnen in diesem Jahre mit zusammen 3754 im Vorjahre 3416 — km Betriebslänge die übliche Gesamt-Roheneinnahme von nahezu 17 — im Vorjahre 15,87 Millionen Mark und einen Betriebsüberschuß von rund 6,9 — im Vorjahre 5,7 — Millionen Mark erzielt haben. Dabei wurden im ganzen, unter Vernachlässigung der noch ausstehenden Ziffern für die Bahnen Karibib—Windhof und Windhof—Kestmanshoop, 850 718 Personen und 361 539 Tonnen Güter befördert und damit ein Verkehr von rund 67,8 Millionen Personenkilometer und 100 Millionen Tonnenkilometer geleistet. Es er-

gibt sich daraus eine Durchschnittsfahrt für die Perion von 79,8 km und ein Durchschnittslauf für die Tonne von 276,7 km. Letztere Ziffer insbesondere übertrifft die in der Heimat üblichen Zahlen beträchtlich.

Übersicht I führt die Einnahmen aus dem Personen-, Güter- und Viehverkehr und aus sonstigen Quellen, die Betriebsausgaben, die Betriebszahl in Prozenten und den Betriebsüberschuß für die verschiedenen im Betriebe befindlichen Bahnen unserer vier afrikanischen Schutzgebiete vor; ebenso den Verkehrsumfang Nr. 9 bis 14 und unter Nr. 15, 17 und 18 die Betriebsleistungen im ganzen und für das Zugkilometer, so daß man sich danach über die einzelnen Bahnen sofort ein Urteil bilden kann. Unter Nr. 19 ist das Anlagekapital der einzelnen Linien aufgeführt, soweit die zum Teil noch nicht abgeschlossenen Abrechnungen dies bis jetzt ermöglichen. Danach beläuft sich das den Betriebsstrecken von 1913 entsprechende Anlagekapital insgesamt auf rund 288,95 Millionen Mark, das sind rund 77 000 // für das Kilometer im Durchschnitt. Durch den Betriebsüberschuß wird mithin eine durchschnittliche Verzinsung des Anlagekapitals von 1913 erzielt von

6,917      2,39 v. H., die als recht befriedigend

288,95      gelten darf, wenn man berücksichtigt, daß die Mehrzahl der Bahnen erst seit kurzer Zeit in vollem Betriebe und daher noch ganz im Anfange ihrer Verkehrsentwicklung steht. Diese Ziffer würde

\* Nur bei der Tanganyikabahn und der Manganium Nordbahn ist das Rechnungsjahr das Kalenderjahr.

allerdings bei weiterer regelmäßiger Entwicklung in künftigen Jahren voraussichtlich zunächst nicht ganz erreicht werden, weil die künftig zur Betriebseröffnung gelangenden Strecken einerseits zum Teil wesentlich kostspieliger in der Anlage sind, andererseits fast durchweg mit zunächst sehr schwachem Verkehr und geringem Verkehrsertragnis zu der bisherigen Gesamtheit der Betriebsstrecken hinzutreten.

In der nachstehenden Übersicht II sind diese Ziffern der einzelnen Eisenbahnen — mit Ausschluß der noch im Baubetriebe befindlichen Kameruner Mittelaldbahn — auf 1 km Betriebslänge zurückgeführt, so daß man hierdurch vergleichsfähige Zahlen für den Verkehr, sein Ertragnis und die Wirtschaftlichkeit (Rente) der verschiedenen Unternehmungen erhält.

Den Ziffern unter Nr. 4, 6 und 11 sind die Ertragsnummern für die Reihenfolge beigelegt, nach der sich die kilometrische Hoheinnahme, der Betriebsüberschuß und die Rente für die einzelnen Bahnen ordnen. Diese Reihenfolge gestattet gewisse Schlüsse auf die wirtschaftliche Lage der verschiedenen Unternehmungen, wobei zu bemerken ist, daß die Reihenfolge für Betriebsüberschuß und Rente einige Abweichungen zeigt.

Zu den Übersichten I und II ist in einzelnen zu bemerken: In den Einnahmen steht obenan mit einem Betriebsüberschuße von 2,96 Millionen Mark die Otavibahn, die ihre Einnahmen ganz überwiegend aus ihrem starken Güterverkehr zieht. Ihre hervortragend günstigen Betriebsergebnisse, Betriebszahl nur 44,6 v. H., verdankt sie ihren vorteilhaftesten Linien- und Verkehrsverhältnissen, ihrer geschickten Verwaltung, aber auch ihren hohen Tarifen, die ihr vertraglich zugesichert sind. Umfangreiche Erzverfrachtungen, die auf weiten Wegen in geschlossenen Zügen über die ganze Bahn zur Kiste rollen und für deren Gegenzüge meist entsprechende Einfuhr- und andere Gegenfrachten für die Bedürfnisse ihres Bergwerkesbetriebes vorhanden sind, gestatten eine vorteilhafte Auslastung der Züge und Ausnutzung der Fahrzeuge unter Einschränkung der Leerläufe der Güterwagen. Alles dies kommt in der hohen Zahl der Tonnenkilometer für das Kilometer Bahn: 65 358 - II Nr. 9 -- und in der hohen Durchschnittsleistung des Zugkilometers an beförderten Tonnen 63,17

I Nr. 18 -- zum Ausdruck; mit diesen beiden Ziffern läßt die Otavibahn die übrigen Kolonialbahnen weit hinter sich. Da die Bahn außerdem infolge ihres billigen Baues und der schmalen Spurweite (60 cm) nur ein niedriges Anlagekapital — 37 400 *M* für das Kilometer -- zu verzinsen hat, so kann es nicht überraschen, daß sie mit ihrer Verzinsung von 11,8 v. H. -- II Nr. 11 -- unter allen deutschen Kolonialbahnen

unerreicht dasteht. Von dem Güterverkehr von 106 994 beförderten Tonnen fallen allein 64 158, das sind 60 v. H., auf Erzförderung in ganzen Zugladungen. Die günstige Betriebsgestaltung ist u. a. auch auf die Verwendung der im Jahre 1912 mit bestem Erfolge eingeführten schweren Heißdampf-Lokomotiven zurückzuführen.

Am nächsten in der Einnahme, dem Betriebsüberschuß und dem tonnenkilometrischen Verkehr kommt der Otavibahn die Ostafrikanische Tanganjikabahn, bei der aber ein beträchtlicher Teil des Güterverkehrs und seines Ertragnisses einstuweilen noch den Bangutfrachten entstammt: von 41 216 131 Tonnenkilometern fallen 32 186 315, also 78 v. H., und im Ertragnis von 3 398 918 *M* 1932 158 *M*, also 57 v. H., auf Bangutverkehr; für die Bahn, deren Hauptpunkt Tabora von der Bauspitze am 26. Februar 1912 erreicht wurde, ist das Jahr 1913 erst das erste volle Betriebsjahr, während die Otavibahn mit ihrer Stammbahn Swakopmund—Davi—Tumbe bereits sechs Jahre im Betrieb steht. Der Personenverkehr der Tanganjikabahn mit 22,38 Millionen Personenkilometer ist viel stärker als der der Otavibahn, aber sein Ertragnis steht hinter dem der Otavibahn zurück, da die Eingeborenen in Ostafrika auf weite Entfernungen zu sehr niedrigen Sätzen (1½ Heller = 2 Pf. für das Kilometer und darunter) und zu ungemein billigen Arbeitertarifen — bei 30 Mann 0,75 Heller = 1 Pf. für das Kilometer -- befördert werden. Im übrigen war die Tanganjikabahn auch im Jahre 1913 noch mit ihrer Strecke Tabora—Ngoma im Bau begriffen, indem die Gleis Spitze am 1. Februar 1914 ihr Endziel am See erreichte. Die Verkehrsentwicklung der Bahn auf der ganzen Strecke bis zum Tanganjikasee gehört also noch völlig der Zukunft an. Daher ist auch die Betriebszahl: 62,3 v. H. noch hoch, die Rente: 1,85 v. H. noch sehr niedrig.

Unter den Bahnen von Togo fällt wegen ihrer geringen Anlagekosten: 26 100 *M* für das Kilometer -- II Nr. 10 --, wegen ihres starken Personenverkehrs: 53 889 Personenkilometer auf das Kilometer -- II Nr. 8 -- und seines hohen Ertrages: 1667,5 *M* für das Kilometer -- II Nr. 1 -- die Küstenbahn Lome—Aneho auf, die von den Eingeborenen sehr lebhaft benutzt wird. Andererseits ist der Ertrag ihres Güterverkehrs auffallend gering, nur 22950 *M* bei 292536 Tonnenkilometern. Dies beruht auf der bekannten tarifartigen Sonderstellung dieser Bahn, indem ihre Durchgangsgüter auf der Bahn kraftfrei befördert, die Frachten aber bei der Ein- und Ausfuhr durch den Brückentarif der Landungsbrücke von Lome erhoben werden. Durch eine sehr niedrige Betriebszahl: 43,4 v. H., zeichnet

Überſicht I.

	1913	D i a f r i t a		T o g o			
		Njambara- bahn	Tanganjika- bahn	Müffen- bahn	Inland- bahn	Hinter- landbahn	San- dungs- brücke in Zome
Betriebslänge	km	352	848	44	119	167	
Einnahme aus:		in Rupien (= 1,33 M)	M	M	M	M	M
1 Personenverkehr		294 920	516 252	73 870	118 385	82 018	12 266
2 Güterverkehr		525 523	3 398 918	22 950	250 949	263 622	290 002
3 Tierverkehr		18 302	64 889	612	553	614	100
4 sonstigen Quellen		57 248	216 055	5782	16 186	28 095	1 348
5 Gesamteinnahme	M	895 998 1 194 657	4 196 108	102 714	381 073	374 949	293 815
6 Betriebsausgabe		554 181	2 616 183	78 094	165 419	229 033	179 019
7 Betriebsjahr	v. D.	61,8	62,3	76	43,4	61,1	60,9
8 Betriebsüberschuß	M	341 812 455 749	1 579 925	24 620	215 654	145 916	114 796
Befördert:							
9 Personen		280 463	116 094	69 977	68 094	40 768	2 957
10 Personenkilometer		13 715 801	22 384 221	2 371 130	3 509 250	2 429 090	
11 Durchschnittliche Fahrt für die Person	km	48,9	192,9	33,88	51,60	59,58	
12 Tonnen		36 542	68 714	6 906	13 261	12 720	32 497
13 Tonnenkilometer		3 419 273	41 216 131	292 536	952 392	1 158 981	
14 Durchschnittslauf für die Tonne	km	93,57	599,8	42,2	71,8	91,1	
15 Zugkilometer		281 218	961 058	29 128	55 346	63 301	
16 Ein Zugkilometer kostete	M	3,06	2,72	2,68	2,99	3,62	
17 beförderte:							
18 Personen		57	23,3	81,4	63,4	38,4	
19 Tonnen		14,2	42,9	10,04	17,2	18,31	
20 Anlagekapital in Millionen Mark rund		25,62	85,42	1,15	7,19	10,35	1,87

Überſicht II.

Auf 1 km Betriebslänge (1913):	D i a f r i t a		T o g o		
	Njambara- bahn	Tanganjika- bahn	Müffen- bahn	Inland- bahn	Hinter- landbahn
Einnahmen aus:	M	M	M	M	M
1 Personenverkehr	1 117	600	1 667,5	953	491
2 Güterverkehr	1 991	4 008	522,5	2 109	1 578
3 Tierverkehr	60,3	76,6	14	5	4
4 Gesamteinnahme	3 394 6)	4 948 4)	2 334 8)	3 202 7)	2 245 9)
5 Betriebsausgabe	2 099	3 085	1 775	1 390	1 371
6 Betriebsüberschuß	1 295 8)	1 863 4)	559 9)	1 812 5)	874 7)
Befördert:					
7 Zugkilometer	799	1 133	662	465	379
8 Personenkilometer	38 965	26 896	53 889	29 489	14 545
9 Tonnenkilometer	9 714	48 604	6 648	8 008	6 940
10 Anlagekapital	73 000	100 730	28 100	60 400	62 000
11 wird durch den Betriebsüberschuß verzinst mit	1,77 7)	1,85 6)	2,14 5)	3,0 3)	1,41 8)



**Überſicht I.**

Z ü d w e i t				M a m e r u n		Im ganzen
Stabi- bahn	Züdbahn	Maribü- Bündhof	Nordbüd- bahn	Nord- bahn	Mittel- landbahn	
671	545	191	507	160	150	3754, im Vorjahre: 3416
<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>
556 857	219 283	207 717	197 119	244 678	79 420	
<b>4 651 414</b>	1 965 238	1 011 811	397 008	925 532	157 689	
45 634	53 077			11 584		
90 728	401 229	36 074	7 605	68 906		
<b>5 844 633</b>	2 038 807	1 255 602	602 332	950 700	237 118	16 072 507 im Vorjahre: 15 870 625
2 383 977	1 053 849	727 460	529 810	517 170		
<b>44,6</b>	91,1	58	88	54,39		
<b>2 960 656</b>	384 958	528 142	73 022	133 530		6 916 967 im Vorjahre: 5 725 888
47 353	28 456			150 333	37 313	850 718
9 229 358	5 891 068			6 476 627	1 840 706	67 847 851
195	207			40,7	49,3	79,8
<b>106 994</b>	33 025			40 719	10 161	861 539
<b>48 855 194</b>	5 077 450			2 841 702	1 237 396	100 051 055
<b>410</b>	154			69,8	121,8	276,7
694 220	270 602			128 789		
3,43	6,11			4,02		
13,3	21,77			50,3		
<b>63,17</b>	18,76			22,1		
25,14	38,46	55,29		15,96	22,50	288,95

**Überſicht II.**

Z ü d w e i t				M a m e r u n		Im ganzen
Stabi- bahn	Züdbahn	Maribü- Bündhof	Nordbüd- bahn	Nordbahn		
<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	
830	402	1 087	388	1 529		
<b>6 932</b>	2 505	5 297	784	3 009		
68	97			72,4		
7 965	3 741	6 574	1 188	5 942		
1)	5)	2)	10)	3)		
3 553	3 035	3 809	1 044	3 233		
<b>4 412</b>	706	2 765	144	2 709		
1)	8)	2)	10)	3)		
1 034	497			805		
13 764	10 810			10 479		
<b>65 358</b>	9 316			17 761		
37 400	70 600	79 200		100 000		
<b>11,8</b>	1,0			2,71		
1)	9)	3,67	2)	4)		
					1845 im Vorjahre: 1676	
					77 090	
					2,39	



sich die Togo-Inlandbahn Lome--Palime aus; sie übertrifft damit sogar noch die Stabibahn und steht daher mit ihrer Rente von 3 v. D. unter allen Bahnen an dritter Stelle. Wie die Übersichten I 3 und II 3 erkennen lassen, ist das Erträgnis des Tierverkehrs auf den Togobahnen noch ganz unbedeutend, da die Viehzucht im Lande noch nicht entwickelt ist. Bei der Togo-Hinterlandbahn Lome--Atakpame ist zu berücksichtigen, daß für ihren größten Teil das Jahr 1911 das erste Betriebsjahr war, während sie in voller Ausdehnung bis Atakpame erst im Mai 1913 vollendet wurde. Auch war im ganzen das Jahr 1913 für die Bahnen Togos verhältnismäßig ungünstig, da der Verkehr und seine Erträgnisse unter den sinkenden Preisen des Produktienmarktes im Lande zu leiden hatte.

Die Ziffern der Kameruner Nordbahn, für die das Jahr 1913 das dritte Betriebsjahr ist, erscheinen im Güterverkehr und seinem Ertrage — Übersicht I Nr. 2, 12, 13, 18 und II Nr. 2, 4, 6 — bei der kurzen Dauer der Verkehrsentwicklung besonders günstig und versprechen glänzende Aussichten für die Zukunft. Dementsprechend ist auch die Verzinsung — II Nr. 11 — mit 2,71 v. D. für eine tropische Kolonialbahn im dritten Betriebsjahr als ein ungewöhnlich günstiges Ergebnis anzusehen. Der Güterverkehr ging mit 14 896 t nach dem Innern und mit 25 923 t, das sind 63,42 v. D., zur Küste; die Ausfuhr hat also hier schon kräftig eingesetzt.

Bei der Südafrikanischen Südbahn Lüderichbucht--Keeetmanshoop mit der Zweigbahn Seeheim--Kalkfontein fallen die hohen Betriebskosten — I Nr. 6 — und hierdurch begründet die hohe Betriebszahl: 81,1 v. D., auf. Infolgedessen sind auch die Ausgaben für 1 Zugkilometer — I Nr. 16 — mit 6,11 M. höher als bei allen anderen Bahnen, ohne daß indes die Leistung des Zugkilometers an beförderten Personen 2,177

und Tonnen 18,76 besonders hoch wäre. Es liegt also der Schluß nahe, daß hier im Verhältnis zum Verkehr vielleicht noch zu viel Züge gefahren werden, deren Kosten den Betriebsaufwand in unerwünschter Weise so stark in die Höhe treiben. Abtrigens dürften hierbei auch die ungünstigen Streckenverhältnisse: ein 6 km breiter Gürtel von Wauderbünen und eine 38 km lange, fast ununterbrochene Streikampe von 1 : 40, welche die Lokomotiven im Betriebe auf eine harte Probe stellt, wesentlich mitprechen.

Für die Nord-Südbahn Windhof--Keeetmanshoop ist das Jahr 1913 das erste Jahr ihres endgültigen Betriebes, und zwar unter staatlicher Verwaltung im Zusammenhange mit der älteren, in Kapspur umgebauten Strecke Karibib--Windhof, die seit 1902 im Betriebe steht; daher die große Verschiedenheit in den Ziffern Nr. 1 bis 6 der Übersicht II für beide Bahnen; in den beiden Betriebszahlen 58 für Karibib--Windhof und 88 v. D. für Windhof--Keeetmanshoop findet sich besonders seinen Ausdruck.

Die längste Entwicklung in Betrieb und Verkehr hat die Usambarabahn, die im Februar 1905 mit 129 km endgültig eröffnet, seitdem aber allmählich bis auf 352 km Länge ausgebaut wurde. Da die zuletzt eröffneten Strecken einweisen am Verkehr noch wenig beteiligt sind, io halten sich die Ziffern der Usambarabahn — Übersicht II —, verglichen mit anderen Bahnen, noch in bescheidenen Grenzen. Bemerkenswert ist aber hier die starke Entwicklung des Personenverkehrs und seines Erträgnisses; abgesehen von der tarifariß besonders gestellten Togo-Küstenbahn trägt bei keiner Bahn der Personenverkehr soviel, nämlich nahezu ein Drittel, zu der Gesamteinnahme bei wie bei der Usambarabahn.

Nachstehend noch ein Vergleich der kilometrischen Roheinnahmen unserer Kolonialbahnen vom

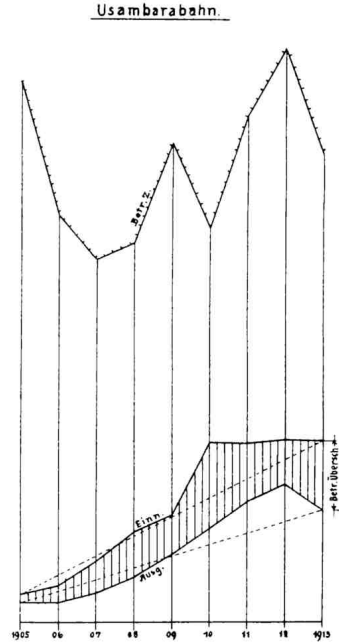
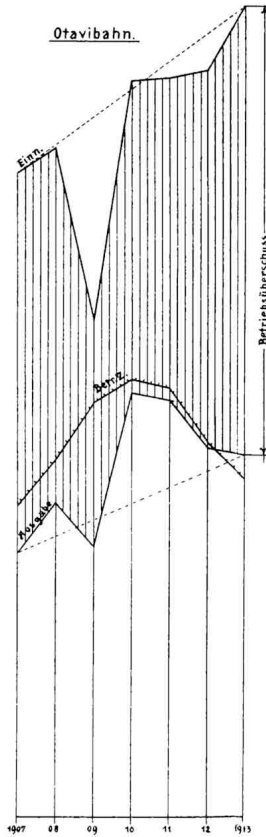
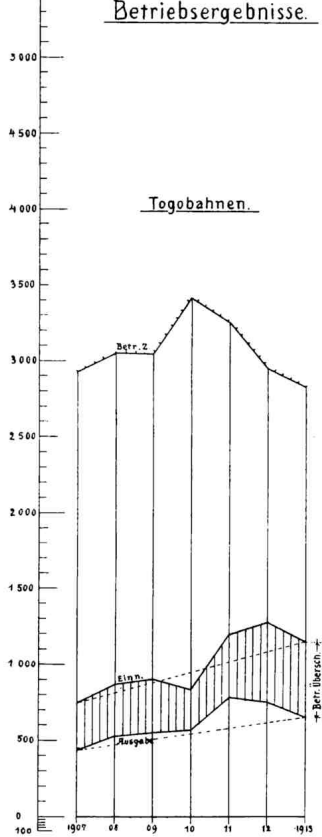
Roheinnahmen für das Kilometer.

Deutsche Kolonialbahnen 1913	M	Französische Kolonialbahnen 1914	Nr. (= 0,81 M)	M
Stabibahn	7 965	Dakar - Zi. Louis	15 385	12 462
Karibib - Windhof	6 574			
Kameruner Nordbahn	5 942			
Tanganikabahn	4 948	Zhü - Manes	5 521	1 492
Südafrikanische Südbahn	3 741			
Usambarabahn	3 394	Guinea	3 602	2 918
Togo-Inlandbahn	3 202	Stanes - Niger	3 524	2 854
		Essenbeinfüste	3 016	2 443
		Dahome	3 009	2 437
Togo-Küstenbahn	2 334			
Togo-Hinterlandbahn	2 245	Djidahome	2 254	1 823
Windhof - Keeetmanshoop	1 188	Stanes - Ambidedi	1 380	1 118



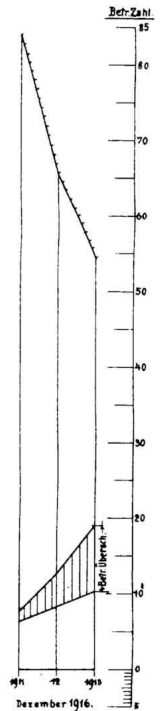
Betr. Einn. u. Ausgabe  
in Tausend Marks

## Betriebsergebnisse.



## Anlage I.

### Kön. Nordbahn.

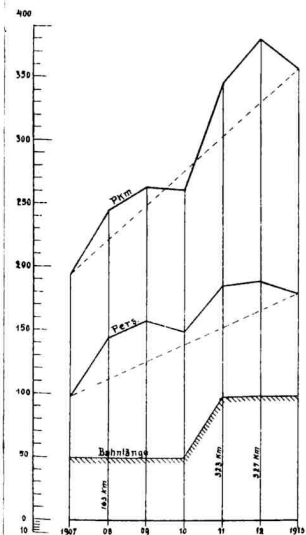




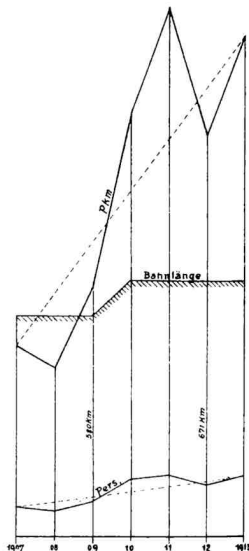
# Personenverkehr.

Personen  
in Tausend

Togbahnen.



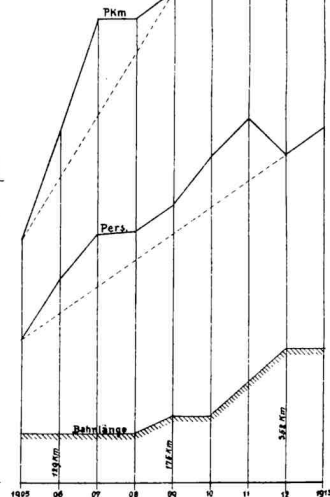
Otavibahn.



Usambarabahn.

Betr.  
Länge  
km

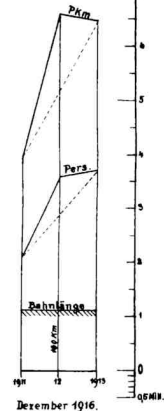
980  
952  
940  
922  
910  
892  
880  
862  
850  
832  
820  
802  
790  
772  
760  
742  
730  
712  
700  
682  
670  
652  
640  
622  
610  
592  
580  
562  
550  
532  
520  
502  
490  
472  
460  
442  
430  
412  
400  
382  
370  
352  
340  
322  
310  
292  
280  
262  
250  
232  
220  
202  
190  
172  
160  
142  
130  
112  
100  
82  
64  
46  
28  
10



Anlage II.

Pers. Km  
in Million

Kam. Nordbahn.



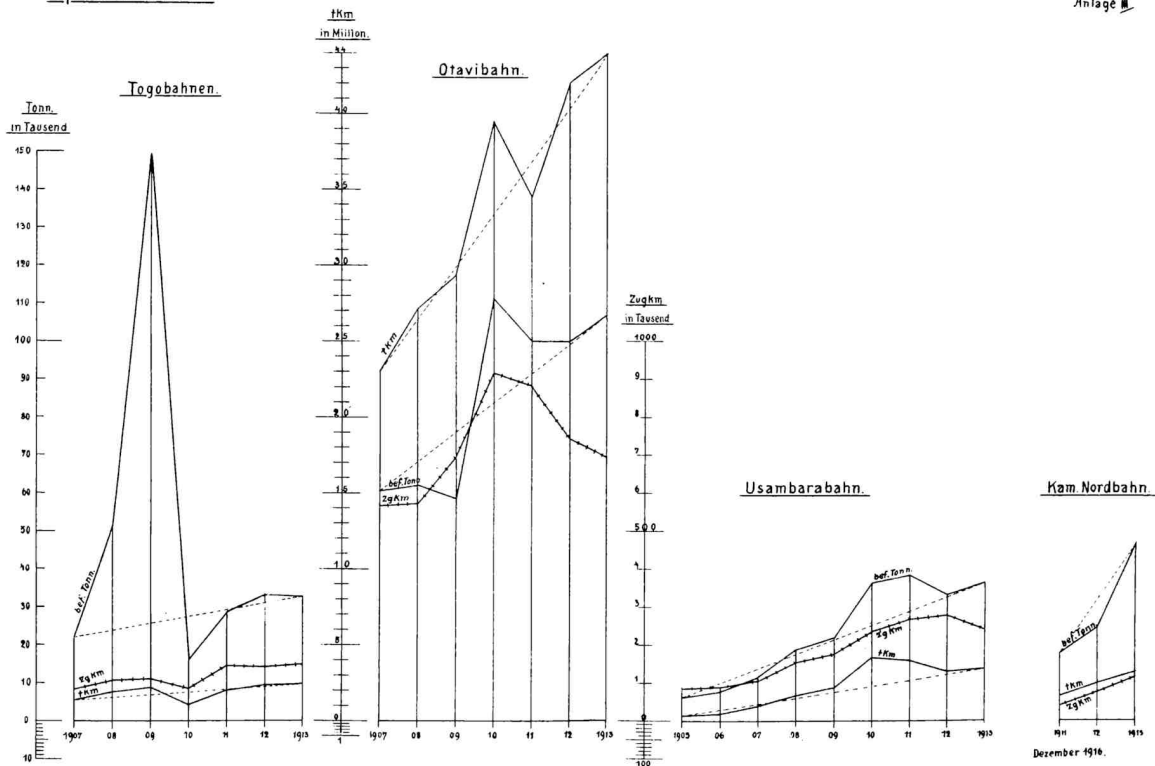
Dezember 1916.





# Güterverkehr.

Anlage III



Verlag von E. G. Sittler & Sohn, Bgl. Oesterreich, Wien





Jahre 1913 — II Nr. 4 — mit den vom französischen Journal Officiel vom 10. März 1916 mitgeteilten kilometrischen Roh-einnahmen der französischen Kolonialbahnen von Westafrika vom Jahre 1914, die in diesem Jahre unter dem Kriege noch kaum gelitten haben.

Mit Ausnahme von Ostbahn zeigt das Jahr 1915 bei allen diesen französischen Kolonialbahnen einen starken Rückgang der kilometrischen Roh-einnahme. Die Bahn Dakar—St. Louis ist seit 1885 im Betriebe und hat eine glänzende wirtschaftliche Entwicklung hinter sich. Im übrigen fällt aber der Vergleich zwischen den deutschen und französischen Kolonialbahnen, wie man erkennt, um so weniger zu unserem Nachteil aus, als die französischen Kolonialbahnen bekanntlich wesentlich höhere Tarife anwenden als unsere Kolonialbahnen.

Nachstehend soll noch die Entwicklung einzelner unserer Kolonialbahnen im Zusammenhange von Anfang an bis einschließlich des Jahres 1913 vorgeführt werden, und zwar für die Togo-bahnen und die Dabibahn von 1907 an, für die Usambarabahn von 1905 an und für die Kameruner Nordbahn von 1911 an. In den nachstehenden Nachweisungen A, B, C, D sind Roh-einnahme, Betriebsausgabe, Betriebsüber-schuss und Betriebszahl, ferner die beförderten Personen, Tonnenkilometer, Zonnenkilometer und Zugkilometer sowie die Unterschiede von 1913 gegen das Anfangsjahr im ganzen und in Prozenten und die durchschnittliche Steigerung in Prozenten für je ein Jahr zusammengefaßt. Auf den Blättern Anlage I, II, III sind diese Ergebnisse für die verschiedenen Bahnen in gleichem Maßstabe bildlich dargestellt, so daß man sowohl die Entwicklung jeder einzelnen Bahn, als auch die Unterschiede in den finanziellen Ergebnissen und dem Verkehrsumfange zwischen den verschie-

denen Bahnen gut übersehen kann. Man erkennt auch hier, wie durch die bildliche Darstellung die toten Ziffern alsbald Leben gewinnen und durch ihren Verlauf die wirtschaftlichen Erscheinungen aufs anschaulichste widerspiegeln. Die Betriebs-längen der einzelnen Bahnen sind in dem Bilde des Personenverkehrs (Anlage II), die Zugkilo-meter in dem des Güterverkehrs (Anlage III) und die Betriebsziffern in dem Bilde der Roh-einnahmen und Betriebsausgaben (Anlage I) ein-getragen. Durch die bildliche Darstellung wird die fast durchweg stark ansteigende Entwicklung des Verkehrs und seiner Ertragnisse bei den in Betracht kommenden Kolonialbahnen veranschaulicht. Diese Entwicklung besteht nicht nur da, wo die Betriebslänge innerhalb des betrachteten Zeit-raums stark zunimmt, wie bei der Usambarabahn und den Togobahnen, sondern auch da, wo sie ganz oder nahezu unverändert bleibt, wie bei der Kameruner Nordbahn und der Dabibahn.

Wie sehr die Dabibahn finanziell und im Güterverkehr die anderen Unternehmungen über-ragt, lehren Anlage I und III; daß bei der Usambarabahn der Personenverkehr dauernd im Vordergrunde bleibt, ist aus Anlage II zu er-kennen; daß er bei der Dabibahn keine große Rolle spielen kann, liegt in der schwachen Be-völkerung von Deutsch-Südwestafrika, das daran bekanntlich dauernd leidet. Die wirtschaftliche Ungunst des Jahres 1913 für Togo offenbart sich in den Anlagen I, II, III; nur die Tonnenkilo-meter zeigen hier für 1913 eine kleine Steige-rung gegen das Vorjahr. Die glänzende wirt-schaftliche Entwicklung und Lage der Dabibahn wird ersichtlich aus den steigenden Ertrags- und Verkehrsziffern bei gleichzeitigem Rückgange der Betriebsausgaben, der Betriebszahl und der Zugkilometer. Der starke Rückgang von 1908

A. Dabiv-Eisenbahn. 1907 bis 1913.

	Roh-einnahme	Betriebsausgabe	Betriebsüberschuss	Betriebszahl in v. H.	Personen	Personen-kilometer	Tonnen	Tonnen-kilometer	Zug-kilometer
	M.	M.	M.						
1907 . . . . .	4 237 681	1 734 100	2 503 483	40,9	22 848	3 523 140	60 504	22 997 910	566 605
1908 . . . . .	4 409 147	2 071 811	2 337 336	47	19 706	2 988 971	02 019	27 111 082	572 817
1909 . . . . .	3 274 121	1 784 068	1 490 063	64,5	27 581	4 691 484	58 805	29 281 248	094 428
1910 . . . . .	4 849 825	2 796 887	2 054 457	67,8	46 367	7 801 680	111 194	39 491 768	910 126
1911 . . . . .	4 863 142	2 749 100	2 114 041	66,5	48 392	9 734 350	100 145	34 493 000	883 090
1912 . . . . .	4 021 288	2 429 166	2 492 131	49,4	40 477	7 403 000	99 888	41 948 135	741 435
1913 . . . . .	5 344 693	2 988 977	2 960 650	44,0	47 353	9 220 358	106 994	43 855 194	694 220
Unterschied gegen 1907 . . . . .	1 106 952	649 778	457 173		24 505	5 706 218	40 490	20 867 284	127 615
in v. H. . . . .	26,12	37,47	18,20		107,25	161,96	76,84	90,69	22,52
Steigerung in v. H. für ein Jahr . . . . .	4,94	6,25	3,04		17,88	26,90	12,61	15,12	3,75



B. Logo-Eisenbahnen und Landungsbrücke in Zome. 1907 bis 1913.

	Roh- einnahme M.	Betriebs- ausgabe M.	Betriebs- überschuß M.	Betriebs- zahl in v. H.	Personen	Personen- kilometer	Tonnen	Tonnen- kilometer	Zug- kilometer
1907	742 600	434 431	308 169	58,5	97 072	4 514 561	21 905	1 312 984	81 814
1908	803 689	527 785	335 904	61,1	148 846	5 707 229	51 280	1 016 994	105 367
1909	904 998	551 024	353 974	60,9	150 906	6 122 202	149 402	2 162 164	110 237
1910	839 539	568 622	264 917	68,2	148 690	6 062 895	15 801	1 052 256	83 433
1911	1 109 993	781 316	418 677	65,1	184 510	8 053 735	28 550	1 951 247	142 213
1912	1 278 092	754 478	523 614	59,0	188 961	8 876 300	33 088	2 335 148	141 246
1913	1 152 551	651 565	500 986	56,5	178 749	8 309 470	32 887	2 408 900	147 775
Unterschied gegen 1907	409 951	217 134	192 817		81 677	3 794 909	10 892	1 090 925	65 961
in v. H.	55,20	49,98	62,57		84,14	84,06	49,52	83,09	80,62
Steigerung in v. H. für ein Jahr	9,2	8,3	10,43		14,02	14,01	8,25	13,85	13,44

C. Hfamburabahn. 1905 bis 1913.

	Roh- einnahme M.	Betriebs- ausgabe M.	Betriebs- überschuß M.	Betriebs- zahl in v. H.	Personen	Personen- kilometer	Tonnen	Tonnen- kilometer	Zug- kilometer
1905	185 823	132 440	53 383	71,3	112 547	4 479 060	6 122	351 036	83 912
1906	245 821	132 071	113 750	53,7	160 572	6 505 952	7 486	462 880	88 151
1907	404 092	193 021	211 071	47,8	195 923	8 546 694	11 367	948 324	104 354
1908	594 513	297 207	297 306	50,0	198 555	8 552 096	18 703	1 686 217	152 320
1909	703 229	444 702	258 527	63,2	219 647	9 068 075	21 788	2 110 155	173 453
1910	1 189 738	610 937	572 801	51,9	257 069	10 768 511	36 233	4 174 344	233 475
1911	1 182 240	797 055	385 185	66,9	288 089	12 561 150	38 208	3 945 503	267 655
1912	1 204 040	911 092	292 946	75,67	259 265	13 508 252	33 141	3 216 532	277 035
1913	1 104 657	738 008	456 740	61,8	280 463	13 715 801	36 452	3 410 273	241 218
Unterschied gegen 1905	1 008 834	606 488	402 366		167 916	9 236 732	30 330	3 068 237	157 306
in v. H.	542,9	457,9	753,7		149,1	206,2	495,4	874,1	187,5
Steigerung in v. H. für ein Jahr	67,9	57,2	94,2		18,6	25,78	61,9	109,3	23,4

D. Stammerner Nordbahn. 1911 bis 1913.

	Roh- einnahme M.	Betriebs- ausgabe M.	Betriebs- überschuß M.	Betriebs- zahl in v. H.	Personen	Personen- kilometer	Tonnen	Tonnen- kilometer	Zug- kilometer
1911	380 432	319 642	60 790	81,0	89 032	3 911 644	15 542	958 076	64 691
1912	633 558	414 092	219 466	65,36	154 333	6 584 690	24 485	1 582 244	99 915
1913	950 700	515 170	433 530	54,39	159 333	6 476 627	40 719	2 841 702	128 789
Unterschied gegen 1911	570 268	195 528	372 740		69 401	2 673 046	25 177	1 883 628	64 098
in v. H.	149,9	61,2	613,1		77,2	61,3	162,9	196,6	99,1
Steigerung in v. H. für ein Jahr	75,9	30,6	306,6		38,6	32,2	81,0	98,3	49,6

auf 1909 in der Roh-einnahme — um 1,135 Millionen Mark — und in dem Betriebsüberschuß um 847 000 M. — beruht zum größten Teil auf der einschneidenden Herabsetzung des Ersttarifs für das Tonnenkilometer in ganzen

Zugladungen von 12 auf 7 Pfennig. Im vorliegenden Falle hat die Entwicklung der folgenden Jahre diesen Rückgang in kurzer Zeit ausgeglichen. Der Rückgang in den beförderten Tonnen und den Tonnenkilometern von 1910 auf 1911



ist auf den Fortfall der Baufrachten zurückzuführen, der sich dagegen für das Jahr 1911 und 1912 besonders im Personenverkehr und seinem Ertragnis geltend machte.

Auch bei den Togobahnen beruhte die starke Zunahme in den beförderten Tonnen von 1908 auf 1909 und der nachfolgende, ebenso jähe Rückgang von 1909 auf 1910 auf den mit dem Bau der Hinterlandbahn Lome - Atakpame verbundenen Baufrachten, die aber die Betriebsstrecke nur auf wenige Kilometer von Lome bis zur Abzweigung der Neubaulinie aus der Strecke Lome - Palime in Anspruch nahmen. In der Leistung an Tonnenkilometern tritt daher der Einfluß der Baufrachten nur unerheblich hervor. Der Vorgang ist geradezu ein Schulbeispiel dafür, wie notwendig es zur richtigen Beurteilung des Güterverkehrs ist, nicht nur die Zahl der beförderten Tonnen, sondern auch den Umfang der geleisteten Tonnenkilometer in Betracht zu ziehen.

Bei der Usambarabahn wird die starke Unfertigkeit im Verlaufe der Betriebsüberschüsse und der Betriebszahl durch das Hinzutreten von

verkehrsstarken neuen Baustrassen in den Jahren 1909 und 1912 - zu dem bereits entwickelten Verkehr der Stammbahn verursacht. Besonders augenfällig tritt die rasche Entwicklung der Betriebsüberschüsse bei der Kameruner Nordbahn in Anlage I zutage; in nur drei Jahren hat der Betriebsüberschuß bei 160 km Betriebslänge nahezu den der mehr als doppelt so langen Usambarabahn erreicht, zu dem diese aber eines Zeitraumes von neun Betriebsjahren bedurfte.

Nach dem Gesamtergebnis der bildlichen Darstellungen haben wir alle Ursache, auf die bisherige wirtschaftliche Entwicklung unserer Kolonialbahnen mit Genugtuung zurückzublicken; wir können nur aufs tiefste bedauern, daß diese durch den mit unglaublicher Gewissenlosigkeit heraufbeschworenen Weltkrieg in so jäher Weise unterbrochen worden ist, in den unsere afrikanischen Schutzgebiete verwickelt wurden. Möge es nach einem ehrenvollen Frieden gelingen, diese wirtschaftliche Entwicklung erfolgreich da weiterzuführen, wo sie durch die Wirren des Krieges unterbrochen wurde!

## Die Einteilung des Befehungsgebiets in den Schutzgebieten Kamerun und Togo.

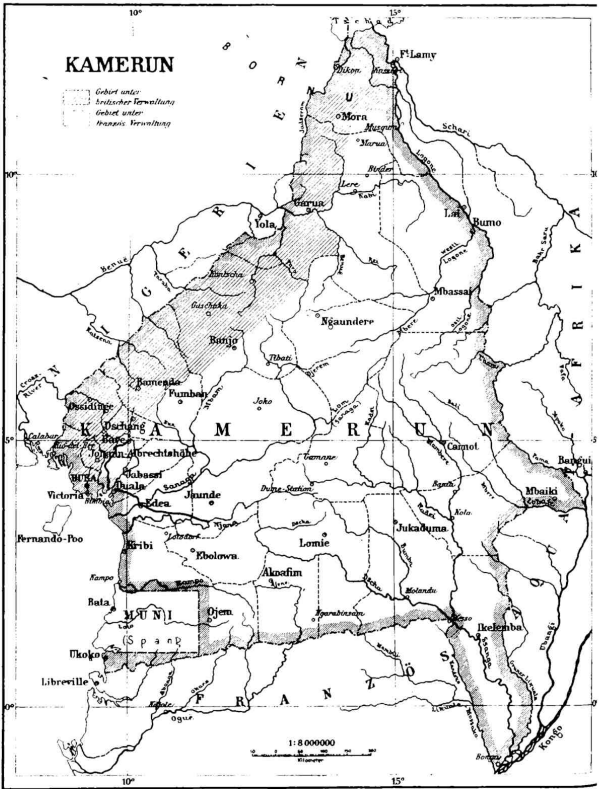
(Mit zwei Textarten.)

Das Geographical Journal 1916 Nr. 5 enthält Karten und Erläuterungen über die Verteilung der von England und Frankreich besetzten Schutzgebiete Kamerun und Togo. Danach werden von England verwaltet:

in Kamerun: Bezirk Victoria, nördlich vom Kimbriestriek (ausgenommen die südöstliche Ecke) - Bezirk Rio del Rey - Bezirk Johann-Albrechtshöhe - Bezirk Ojidinge - die nordwestliche Hälfte des Bezirks Dschang (einschließlich Dschang) - Bezirk Wanjo (einschließlich Gashaka und Kontschu) - die südwestliche Ecke der Residentur Garua - der deutsche Anteil des früheren Sultanats Pohni;

in Togo: Bezirke Lome-Land (mit Lome), Wifaghöhe, Metekratshi und der Teil des Bezirke Maugu-Mendi, der die Landschaft Dagomba bildet.

Zu den Karten wird gesagt, daß sie nicht offiziell seien, aber nach den offiziellen Angaben mit größter Sorgfalt gezeichnet worden wären. Die Depêche coloniale vom 17. November 1916 knüpft hieran die Bemerkung, wenn auch das Abkommen über die Aufteilung der beiden deutschen Schutzgebiete zunächst nur eine für die Dauer des Krieges getroffene Maßregel sei, so sei doch zu hoffen und zu erwarten, daß es sich um einen auch nach Friedensschluß bleibenden Zustand handele.





## Aus fremden Kolonien und Produktionsgebieten.

### Baumwollerte in Mittelasien.\*)

Von dem landwirtschaftlichen statistischen Auskunfts-bureau der Turkestanischen Verwaltung für Ackerbau und Domänen ist in diesem Jahre die gesamte Baumwollerte Turkestan um 20 v. H. niedriger einge- schätzt als im vorigen Jahre. Die vorjährige Baum- wollerte war im Herbst 1915 auf 19 107 861 Pud reiner Faser festgestellt worden. Nach den Feststellungen der Eisenbahntransporte für elf Monate 1915/16 ge- langten bis zum Juli 1916 von den Eisenbahnen 19 949 831 Pud Baumwollfaser zur Abfuhr. Wenn man nun in Betracht zieht, daß die durchschnittliche Baumwollabfuhr im August gewöhnlich 0,50 v. H. der gesamten Jahresabfuhr ausmachen pflegt, so kann man die gesamte Erzeugung im Jahre 1915 auf rund 20 Millionen Pud schätzen.

In diesem Jahre ist nach der Annahme des Bureau eine um 20 v. H. geringere Baumwollerte, demnach eine solche von 16 200 000 Pud, zu erwarten. Auf die einzelnen Gebiete verteilen sich die vor- aussichtlichen Ernteerträge in folgender Weise:

	Durchschnittlicher Ertrag von 1 Dess.			
	1915	Pud	1916	
Herghana	85	105	65	90
Syr-Daria	67	84	50	85
Samarland	65	90	68	75
Transkaspien	50	85	60	80
Chitwa	100		90	
Buchara	100		70	95

	Faserertrag			
	1915 v. H.	v. H.	1916	Pud Pfund
Herghana	20	30,30	29	33,30
Syr-Daria	29,60	30,80	30	32
Samarland	30,10	30,30	28,20	30,80
Transkaspien	29	29,20	29,60	32,30

Was den Abgang der Ernte des laufenden Jahres anbetrifft, so begann die Baumwollfaser bei Mangel an festen Preisen für Faser. Erst Anfang Oktober wurden Höchstpreise festgesetzt. In der Annahme einer hohen Preisfestsetzung machten viele Firmen bereits vorher verstärkte Einkäufe, so daß die Nachfrage oftmals das Angebot überwiegt und die Preise in die Höhe getrieben wurden.

Im Herghanagebiet schwanken die Durchschnitts- preise für Rohbaumwolle zwischen 7 Rubel 98 Kopeken und 8 Rubel 75 Kopeken und erreichten in einzelnen Fällen 11 Rubel 70 Kopeken das Pud. Fast ebenso hohe Preise für Rohbaumwolle hielten sich auch in den übrigen Gebieten.

Anfang Oktober eröffnete das Komitee für Baum- wollverarbeitung dem Woiwodsamt von Moskau, daß der Preis für Baumwollfaser für die ganze Saison auf 30 Rubel das Pud franco Industriegebiet festgesetzt worden sei und daß, um einer Spekulationsmöglichkeit mit Rohbaumwolle vorzubeugen, auch eine Festsetzung der Preise für diese in der Höhe von 6 Rubel 50 Kopeken bis 7 Rubel 75 Kopeken das Pud in den ver- schiedenen Baumwollgebieten Äiens beabsichtigt werde.

(Nach d. Torg. Prom. Gaz. Nr. 240 vom  
12./25. November 1916.)

\*) Vgl. zuletzt „D. Stat. Bl.“ 1916, S. 268.

### Der Kakaomarkt in Ecuador im 3. Vierteljahr 1916.\*\*)

In der ersten Hälfte Juli erreichten die An- künfte wieder ungefähr die gleiche Höhe wie im vor- hergegangenen Halbmonat, in dem sie zum größten Teil aus dem Arriba-Distrikt stammten. Die Preise blieben unverändert: 30 Sucres\*\*\*) für Arriba, 20 Sucres für Balao und 28 Sucres für Machala. Die Ankünfte betragen:

	ipau. Pfd.***)	ipau. Pfd.
Arriba	28 224,23	gegen 7 193,54
Balao u. Marañjal	4 908,16	6 750,47
Machala	1 356,20	2 675,82
	34 488,59	gegen 16 620,13

im Vorjahr.

Mehr oder weniger die gleichen Ernteergebnisse wurden auch in der zweiten Hälfte Juli erzielt und trotz des geringen Interesses, das die Ausfuhr- händler dem Marke entgegenbrachten, hielten die Notierungen sich hier doch auf ihrem bisherigen Stande. Die Ankünfte waren:

	ipau. Pfd.	ipau. Pfd.
Arriba	25 204,53	gegen 7 823,63
Balao u. Marañjal	8 198,57	9 706,80
Machala	2 219,78	3 202,86
	35 622,88	gegen 20 733,29

im Jahre vorher.

Infolge Einkommens der Balao-Ernte war in der ersten Monatshälfte August eine Zunahme in den Gesamtankünften zu verzeichnen. Die Preise waren unverändert. Die Ankünfte beliefen sich auf:

	ipau. Pfd.	ipau. Pfd.
Arriba	22 017,18	gegen 8 784,27
Balao u. Marañjal	14 029,23	9 410,95
Machala	4 002,90	4 388,48
	41 249,40	gegen 22 583,70

im Jahre 1915.

Trotzdem sich in der zweiten Hälfte August ein weiteres Abflauen der Ankünfte aus dem Arriba- Distrikt bemerkbar machte, stieg das Gesamtergebnis der Monatshälfte doch auf mehr als 50 000 Zentner†), da die Pflanzungen im Balao-Gebiete sehr gute Er- träge zeigten. Zum größten Teil wurden diese An- künfte von der Pflanzervereinigung aufgenommen, da die Ausfuhrhändler wenig fausten infolge der immer größer werdenden Schwierigkeit, die ihnen die Ver- schiffung des Kakaos bereitet. Die Preise waren un- verändert. Die Zufuhren waren:

	ipau. Pfd.	ipau. Pfd.
Arriba	19 498,15	gegen 12 688,59
Balao u. Marañjal	25 874,50	9 811,34
Machala	9 592,65	6 716,23
	54 965,30	gegen 29 216,07

im Vorjahr.

Während der ersten Hälfte September war ein kleiner Rückgang in den Zufuhren zu verzeichnen, die aber immerhin noch fast doppelt so groß waren als im Vorjahr. Am 2. September setzte die Asociación

\*) Vgl. „D. Stat. Bl.“ 1916, S. 268 f.

\*\*) 1 Sucre = 2 A.

\*\*\*) 1 spanisches Pfund = 0,46 kg.

†) 1 Zentner (ipau. Quintal) = 46 kg.



de Agricultores alle Preise um einen Zuecre herunter zum Ausgleich für zwei Punkte im Kurs, welche ihr die Bank von jetzt an weniger gibt. Die Notierungen waren somit: Veriba 29, Balao 28 und Machala 27 Sucre's. Die Ankünfte waren:

	span. Pfd.	span. Pfd.
Veriba . . . . .	16 615,16 gegen	10 973,92
Balao u. Mananjal . . . . .	23 364,72	11 078,75
Machala . . . . .	8 786,14	4 747,18
	48 766,02 gegen	26 799,85

im Vorjahr.

Die Ernte kam auch in der zweiten Hälfte September in unerminderter Stärke herein. Die Preise blieben bis zum Schlusse des Monats nominell 29 Sucre's für Veriba, 28 Sucre's für Balao und 27 Sucre's für Machala, doch begann die Asociación, den Malao scharf zu klassifizieren, und nur für ganz gute Posten bezahlte sie noch den vollen Preis. Die Zufuhren beliefen sich auf:

	span. Pfd.	span. Pfd.
Veriba . . . . .	16 884,06 gegen	9 767,86
Balao u. Mananjal . . . . .	23 297,13	8 896,87
Machala . . . . .	9 305,93	5 501,95
	49 517,12 gegen	24 166,68

im Vorjahr.

Das Gesamtergebnis der Malaozufuhren in Guanaquil während des dritten Vierteljahres 1916 stellt sich mithin auf 748 714,83 span. Pfund gegen 572 944,47 im Vorjahr, d. h. um 25 v. H. günstiger.

Da die großen Zufuhren aus dem Balao-Distrikt noch im Höhepunkt anhalten dürften, so wird das Gesamtergebnis dieses Jahres sehr wahrscheinlich dasjenige des Jahres 1914, das bis jetzt die größte Ernte brachte, noch übertreffen.

(Bericht des Staaterl. Ministats in Guanaquil.)

**Die Kakaofuhr aus Haiti 1915.\***

Die Kakaofuhr hat in Haiti in den Monaten April bis einschließlich Dezember 1915, abgesehen von den Häfen Miragoane, Jacmel und St. Marc, für die statistische Angaben noch nicht erhältlich sind, 1 770 860 Pfund betragen. Für das Jahr 1915 ergibt sich außer jenen in den letzten neun Monaten nicht berücksichtigten Häfen eine Gesamtzufuhr von 1 652 920 Pfund.

(Bericht der Staaterl. Minister-Residenz in Port au Prince.)

**Gummiufuhr über Pará im Jahre 1915. 16.**

Über Pará wurden in dem mit dem 31. Juli 1916 endenden Jahre folgende Mengen Gummi — getrennt nach der Staatsangehörigkeit der Ausfuhrfirmen — ausgeführt:

Staatsangehörigkeit der Firmen	1915 16 kg	1914 15 kg	1913 14 kg
brasilianische . . . . .	6 295 636	5 780 528	6 544 031
amerikanische . . . . .	4 151 778	4 890 301	2 925 458
britische . . . . .	2 958 178	3 286 848	2 098 737
schweizerische . . . . .	2 874 744	1 927 975	—
deutsche . . . . .	1 493 689	2 470 680	9 180 706
französische . . . . .	571 248	—	177 329
andere Ausfuhrer . . . . .	1 557 978	1 438 808	739 846
Zusammen . . . . .	19 873 251	19 745 140	21 666 107

\*) Vgl. „T. Kol. Bl.“ 1915, S. 309.

Von der Gesamtmenge des Jahres 1915/16 wurden 5 816 796 kg nach Europa und 14 056 465 kg nach den Vereinigten Staaten ausgeführt gegen 6 242 953 kg und 13 502 787 kg im Jahre 1914/15 und 10 280 586 kg und 11 385 521 kg im Jahre 1913/14.

(Nach The Board of Trade Journal.)

**Bandel der Goldhütte 1915.**

Nach einem Berichte des Kolonialamts bezug der Gesamtbandel der Goldhüttenkolonie (ausschließlich Regierungsvorräte und Vorgesell) im Jahre 1915 8 931 497 £ gegen 7 625 593 £ im Jahre 1914, zeigte demnach eine Zunahme um 17 v. H. Der Wert der Einfuhr der Kolonie stellte sich im Jahre 1915 auf 3 116 686 £; er war gegenüber dem Jahre 1914 um 1 v. H. und gegenüber den Höchstzahlen des Jahres 1913 um 4 v. H. niedriger. Die hauptsächlichste Zunahme entfiel auf Baumwollegewebe, was auf erhöhte Preise zurückzuführen ist, und auf unbearbeitetes Tabak, der hauptsächlich aus den Vereinigten Staaten von Amerika eingeführt wurde. Die Zunahme in der Einfuhr von Fahrzeugen beruhte auf größeren Einfuhren von privaten Kraftwagen und leichten Lastkraftwagen; auch die Seifenimport stieg beträchtlich. Abgenommen hat die Einfuhr von Metallfahrzeugen, was hauptsächlich auf das Ausbleiben Deutschlands zurückzuführen ist; die fehlenden Mengen konnten von anderen Ländern nicht ersetzt werden. Dasselbe gilt von Perlen, die vor dem Kriege in großen Mengen aus Österreich-Ungarn eingeführt wurden; ihre Einfuhr fiel von 39 124 £ im Jahre 1914 auf 8505 £ im Jahre 1915. Infolge des Ausbleibens Deutschlands und Österreich-Ungarns bei der Lieferung von Kleidungsstücken und Möbeln aus abgesehenem Holze war die Einfuhr dieser Waren geringer.

Die hauptsächlichsten Einfuhrwaren in den Jahren 1915 (und 1914) waren die folgenden (Wert in £): Baumwollengarnstoffe, einschließlich Garn und Zwirn 747 488 (615 264), Nahrungsmittel 181 833 (245 908), Reis 119 144 (95 470), Baumaterialien (Zement, Matt, galvanisierter Eisen usw.) 117 646 (134 554), Maschinen 109 979 (130 577), Getreid und Säde 85 889 (57 848), Tabak, unvorbereitet 80 811 (49 330), Mehl 76 599 (68 125), Fahrzeuge (Kraftwagen, Lastwagen usw.) 74 708 (61 761), Kleidungsstücke 74 246 (98 970), Seife 67 251 (52 902), Metallfahrzeuge 66 121 (88 511), Stoffe und Textilien 56 228 (100 925), Zucker 48 033 (51 907), Rohholz 42 584 (51 223), Möbel 37 562 (51 964), Metzen 32 891 (32 600), Luft- und Nahrungsmittel (Parfümerien) 35 753 (44 407), Drogen und Chemikalien 28 893 (28 602), Zement 27 130 (30 273), Leuchtpetroleum 26 996 (42 311), Mineral- und sulfidhaltige Wasser 24 378 (28 811), Brot und Gebäck 22 129 (19 016), Schreibmaterialien 19 824 (20 154).

Die Ausfuhr der Kolonie bewertete sich im Jahre 1915 auf 5 814 810 £; sie stellte sich um 30 v. H. höher im Vergleich zu 1914 und um 15 v. H. höher im Vergleich zu dem Höchstjahre 1913. Die hauptsächlichste Zunahme zeigte die Malaozufuhr.

Die hauptsächlichsten Ausfuhrwaren bewerteten sich in £ in den Jahren 1915 (und 1914), wie folgt: Malao 3 651 341 (2 193 749), Molasse 1 801 168 (1 421 990), Rohholz (inländisches) 90 661 (240 878), Palmkerne 50 512 (88 671), Palmöl 25 769 (87 646), Staubsand 25 167 (21 631).

(Nach The Board of Trade Journal.)



**Französisch-Westafrika.**

**Änderung des Zolltarifs.**

Eine im Journal officiel de la République Française vom 7. November 1916 kundgemachte Verordnung der Französischen Regierung vom 1. November 1916 bestimmt folgendes:

Artikel 1. Die Tabellen A und B und die Liste der allgemeinen Zollbefreiungen zu Artikel 1 der Verordnung vom 14. April 1905, abgeändert durch die späteren Verordnungen, werden folgendermaßen ergänzt und geändert:

**A. Einfuhrtarif.**

Bezeichnung der Waren	Besteuer		
	in die durch die Konvention vom 14. Juni 1898 berührte Zone fallend	Soll für fremde (nicht französische) Waren	den Bestimmungen der Konvention vom 14. Juni 1898 unterworfen
Molanüsse			
Casamance . . . . .	100 kg	65	} 50 <sup>1)</sup>
andere Gegenden des Senegals . . . . .	100 kg	100	
Datteln . . . . .	vom Werte	7 v. H.	10 v. H.
Zucker aller Art . . . . .	100 kg	10	10 <sup>2)</sup>
Straw, Bonbons und in Zucker eingelegte Früchte . . . . .	vom Werte	10 v. H.	15 v. H.
Kaffeebohnen . . . . .		5 v. H.	10 v. H.
Tabak in Blättern:			
Casamance . . . . .	100 kg	100	—
Dahomey . . . . .	100 kg	—	125
andere Gegenden und Kolonien . . . . .	100 kg	175	175
fabrizierter Tabak:			
Zigarren . . . . .	100 kg	500	170
Zigaretten . . . . .	100 kg	400	130
anderer . . . . .	100 kg	300	100
Öle (Palm-, Kokos-, Kakaobutter- und Palmkernöl) . . . . .	vom Werte	5 v. H.	7 v. H.
Weingeist und Branntwein . . . . .	1 hl reiner Weingeist	275	55
Liquore mit mehr als 25° Weingeistgehalt . . . . .	1 hl Flüssigkeit	150 <sup>3)</sup>	40 <sup>3)</sup>
Liquore mit 25° oder weniger Weingeistgehalt . . . . .	1 hl	95	25
Weine:			
Liquore und Mostweine, Weine mit Zusatz von tonischen, würzigen, bitteren und abführenden Bestandteilen (Wermut, Chinarinde u. a.) . . . . .		40 Krant	16 Krant
Gewöhnliche Weine, einschließl. von der Gärung frischer Trauben, mit oder ohne Zusatz von Weingeist, einschl. der Schaumweine, von 15° und darunter . . . . .	vom Werte	5 v. H.	7 v. H.
von mehr als 15° . . . . .	1 hl reiner Weingeist		10 v. H.
Petroleum und andere Mineralöle zu Beleuchtungs Zwecken:			
roh oder gereinigt . . . . .	100 kg	5	3
Benzine (essences) . . . . .	100 kg	3	3
Spielarten . . . . .	1 Spiel	0,30	0,15
Silber, roh, anderes als Erz:			
in Blöcken, Ingots, Barren oder Pulver, gezogen, gewalzt, Draht, Druckgegenstände, Mattsilber (in Bücheln zum Verfilbern und in anderer Form) <sup>4)</sup> . . . . .	1 kg	10	1
Weingeistzoll für die Weingeistmenge, welche die Erzeugnisse enthalten; jedoch darf die Höhe des Zolles nicht weniger betragen als		10	10
andere . . . . .	vom Werte	15 v. H.	10 v. H.
andere . . . . .		15 v. H.	20 v. H.
Gewebe:			
Gewebe und andere unter Verwendung von zwei Schäften hergestellte blaue Gewebe aus Baumwolle im Gewichte von weniger als 15 kg auf 100 m Länge, ohne Rücksicht auf die Breite . . . . .		0,029	0,06
Alle anderen Gewebe aus Baumwolle, Wolle, Seide usw., auch funktioniert, sowie gebrauchte Männer-Tuchkleider, die offenbar als Erdbeiware anzusehen sind . . . . .		15 v. H.	7 v. H.

<sup>1)</sup> Diese Früchte bleiben bei der Einfuhr nach Tschad von jedem Zolle befreit.  
<sup>2)</sup> Unabhängig von den nach den geltenden Sonderbestimmungen gegebenenfalls anzuwendenden Ausgleichszöllen.  
<sup>3)</sup> Der Zoll für Liqueur mit mehr als 25° Weingeistgehalt darf nicht geringer sein als der Zoll für den Weingeist, der darin enthalten ist.  
<sup>4)</sup> Der Zoll wird erhoben unter Zugrundelegung des Eigengewichts des Mattsilbers, einschließl. des Gewichts des Papiers, woraus die Mäntel bestehen.



Bezeichnung der Waren

Bezeichnung der Waren	Gebiete		den Bestimmungen der Konvention vom 14. Juni 1890 unterworfen	
	ndigt in die durch die Konvention vom 14. Juni 1890 berührte Zone fallend	Soll		
	Soll	Sollfreibetrag für fremde (nicht französische) Waren	Soll	
	Frank	Frank	Frank	
Waffen:				
Jagd- und Scheibengewehre, Karabiner und Stoßflinten	1 Stück	25	10	30
Saubelsgewehre (fusils de traite), mit Stein	1 Stück	5	2	7
Pistolen und Revolver	1 Stück	12	3	14
Manche Waffen sowie einzelne Teile für Waffen aller Art	vom Werte			
	100 kg	25 v. S.	10 v. S.	30 v. S.
Schießpulver und Salpeter	100 kg	20	20	100
Zündhölzer, 100 Schachteln, enthaltend je höchstens 65 Zündhölzer <sup>2)</sup>		0,50	0,50	1
Mechanische oder selbsttätige Taschen- und andere Feuerzeuge, ohne Rücksicht auf ihre Abmessungen, sowie einzelne Teile dieser Vorrichtungen	vom Werte	50 v. S.	20 v. S.	50 v. S.
Länder (amores), auf Zündhölzern, für Feuerzeuge oder zu anderen Gebrauchszwecken, sowie Ferro-Cerium in jeder Form	vom Werte	50 v. S.	20 v. S.	50 v. S.

Allgemeine Zollbefreiungen.

Von jedem Einfuhrzoll befreit bleiben nachstehende Erzeugnisse:

Rohe Welle aller Art.	Elefantenzähne.
Wolle, in der Masse.	Knochen, Hörner und Hufe vom Vieh, rohe.
Schmiedeeisen, nicht zugerechnet (apprêtées, montées), sowie Vogelbälge.	Maritésterne (graines et amandes de karité).
Wachs, tierisches, roh oder durch einfaches Auslassen gereinigt.	Gummi, arabisches, in natürlichem Zustand.
	Solzsohlen.

B. Ausfuhrtarif.

Bezeichnung der Waren	Maßstab	Zollfuß	Bezeichnung der Waren	Maßstab	Zollfuß
		Frank			Frank
Pferde und Küllen (chevaux et poulains)	Stück	20	Stnochen, Hörner und Hufe vom Vieh, rohe	vom Werte	5 v. S.
Stuten und Züchtenfüßen (uments et pouliches)	"	50	Kolanüsse	100 kg	10
Hindvieh	"	4	Ethaltige Samen:		
Schafe	"	0,75	Erbsenfazien	1000 kg	11
Welle, roh:			Palmlerne	1000 kg	16,50
große (von Hindvieh u. andere)	100 kg	10	Maritésterne	vom Werte	5,50 v. S.
kleine (von Schafen, Ziegen)	100 kg	7	Sesam		
Wolle, in der Masse	100 kg	6	Palms- und Palmkernöl	1000 kg	33
Schmiedeeisen und Vogelbälge, zugerechnet	vom Werte	5 v. S.	Arabisches Gummi	1000 kg	30
Wachs, tierisches	"	5 v. S.	Stopalharz	vom Werte	5 v. S.
Elefanten-, Rindvieh- und Pferde- zähne	"	10 v. S.	Mahagoni- und anderes Stammholz	1000 kg	4
			Solzsohlen <sup>3)</sup>	100 kg	4

Artikel 2. Die im vorhergehenden Artikel vorgesehene Erhöhung der Einfuhrzölle auf Gewebe aller Art tritt außer Kraft mit Ablauf einer durch Verordnung festzusetzenden Frist; diese Verordnung wird in dem auf die Beendigung der Zweijährigkeiten folgenden Jahre erlassen werden.

Artikel 3. uhu.

<sup>2)</sup> Schachteln mit mehr als 65 Zündhölzern unterliegen für den diese Anzahl übersteigenden Teil einem Zuschlagzolle von 1 Centime für je 65 Zündhölzer oder einen Bruchteil davon.

<sup>3)</sup> Bei der Ausfuhr von der Zahnkiste ist dies Erzeugnis von jeder Abgabe befreit.

Der Walfischfang Britisch-Südafrikas 1915.

Nach der Statistik wurde aus Südafrika im Jahre 1915 Walfischöl im Werte von 82 203 £ gegen 95 621 im Jahre 1914 ausgeführt. Die Ausfuhrmenge betrug 1 438 371 Gallonen gegen 1 606 819 Gallonen im Vorjahr. Das Öl wurde ganz und gar nach Großbritannien verschifft, da Ausfuhrbewilligungen nach anderen Ländern nicht genehmigt wurden. Es machte indes nur einen Bruchteil der Gesamtmenge aus, während der Rest auf dem südamerikanischen Markt umgesetzt wurde. Über die Höhe der Gesamt-

erzeugung liegen keine genauen Angaben vor, man veranschlagt sie auf etwa 13 000 Tonnen. Diervon stellten die vier Gesellschaften in Natal etwa 5700 Tonnen her, und ungefähr 3500 Tonnen sollen an der Südküste Afrikas von den Gesellschaften Natal Harbour Whaling Co. und Southern Cross Whaling Co. in Hattenberg Bay sowie Zhepitone Whaling Co. und Southern Whaling Co. verarbeitet sein, während der Rest von ungefähr 3800 Tonnen auf die an der Westküste arbeitenden vier Gesellschaften entfällt, nämlich auf Geddes Ltd., Wallich Bay, Zaidantha Bay Whaling Co., South Africa Whaling Co. und



Dans Ellefien Ltd. in Zalidaha Man. Außer diesen Gesellschaften besteht noch ein portugiesisches Syndikat Companhia de Faca de Valcia in Angola.

Der Walfischfang an der Südafrikanischen Küste begann im Jahre 1908 und wurde in den ersten Jahren mit großem Erfolg von einer beschränkten Anzahl Gesellschaften betrieben. Es wurde indes bald eine Reihe neuer Unternehmungen gegründet, von denen freilich die meisten nach kurzer Zeit sich auflösen mußten, da das Erscheinen von Walfischen sich zu sichern. Es wird behauptet, daß auch jetzt noch zu viel Gesellschaften bestehen, und es ist nicht unwahrscheinlich, daß ihre Ziffer weiter zurückgehen wird. In Natal war nur eine einzige Gesellschaft, die für 1915 Dividende verteilte, und auch die Gesellschaften in der Kapkolonie haben sich nur schwer durch das Jahr 1915 hindurchgearbeitet.

(Nach Norges Handels og Sjøfartsende vom 12. Dezember 1916.)

**Südafrikanische Union.**

Gold-, Silber- und Kohlenzeugung in den Monaten Januar/Juni 1916.

Eine von dem britischen Handelskorrespondenten in Johannesburg nach den letzten Mitteilungen des südafrikanischen Minen-Departements aufgestellte Nachweisung über die Gold-, Silber- und Kohlenzeugung in der Union enthält folgende Ziffern:

	Januar bis Juni 1916	
	Menge	Wert: £
Gold (Fein) Unzen . . . . .	4 633 880	19 081 948
Silber (Fein) Unzen . . . . .	485 470	59 487
Kohle (Tonne von 2000 Pfd.) . . . . .	4 794 032	1 287 633
Uedle Mineralien (außer Kohle) . . . . .	—	858 458
Zusammen . . . . .	—	21 880 826

	Januar bis Juni 1915	
	Menge	Wert: £
Gold (Fein) Unzen . . . . .	4 407 776	18 723 044
Silber (Fein) Unzen . . . . .	478 471	52 771
Kohle (Tonne von 2000 Pfd.) . . . . .	3 909 714	908 383
Uedle Mineralien (außer Kohle) . . . . .	—	566 062
Zusammen . . . . .	—	20 340 260

(The Board of Trade Journal.)

**Ceylon.**

Maufschulausfuhr in den ersten sieben Monaten 1916.

Die Ausfuhr von selbstgezeugtem Maufschul an Ceylon in den ersten sieben Monaten des Jahres 1916 gestaltete sich nach den Angaben der Ceylon-Regierung folgendermaßen:

	Januar bis Juli 1916		Januar bis Juli 1915	
	Engl. Pfd.	Engl. Pfd.	Engl. Pfd.	Engl. Pfd.
Großbritannien . . . . .	12 827 365	16 152 827		
den Vereinigten Staaten von Amerika . . . . .	15 192 074	8 376 991		
anderen Ländern . . . . .	2 062 421	1 499 866		
Zusammen . . . . .	30 081 860	26 029 684		

(Nach The Board of Trade Journal.)

**Vermischtes.**

**Goldküsten-Eisenbahn im Jahre 1915.**

Der Afric. World 1916, S. 425, entnehmen wir nachstehende Mitteilungen aus dem Jahresbericht der Bahn:

Die Betriebslänge beträgt 245 englische Meilen, bestehend aus der Stammbahn Sekondi—Kumassie, der Abzweigung Tarquah—Prestra—Bramassie, der Wasserwerkbahn und der Bahn Accra—Koforidua, letztere 55 Meilen lang und seit 1912 zum Teil im Betriebe.

Die Roheinnahme betrug 1915 447 295 £ gegen 383 008 im Vorjahr; der Uberschuß 265 488 £, wodurch das Anlagekapital von 3 086 000 £ mit 8,54 v. H. verzinst wurde. Die Roheinnahmen der letzten vier Jahre betragen:

1912 . . . . .	315 372 £	12,7
1913 . . . . .	360 591	13,1
1914 . . . . .	383 008	5,4
1915 . . . . .	447 295	4,0

Die Steigerung der Roheinnahme im Berichtsjahr beruht wesentlich auf der Betriebsöffnung der Bahnverlängerung nach Koforidua, die am 15. Februar 1915 erfolgte, und auf der infolge des Krieges vorgenommenen Tarifierhöhung von 15 v. H.

Die Einnahmen im Güterverkehr steigerten

sich gegen das Vorjahr um 48 248 £, die Güterbeförderung übertraf das Vorjahr um 10 388 t; an Kakao wurden befördert 19 416 t mehr als im Vorjahr, was mit einer Einnahmesteigerung von 48 112 £ verbunden war.

Auf der neuen Strecke Accra—Koforidua wurden 337 638 Reisende, und zwar 89 935 mehr als im Vorjahre, befördert; der Güterverkehr steigerte sich um 16 258 t und die Einnahme um 36 598 £; auf Kakao entfielen hiervon 12 661 t und 28 608 £. Die Kakaoverfrachtung betrug hier:

1912 (6 Monate) . . . . .	14 159 t
1913 . . . . .	28 209 "
1914 . . . . .	28 421 "
1915 . . . . .	41 082 "

Nachstehende Zusammenstellung zeigt die Entwicklung der Roheinnahmen der Goldküstenbahnen in den Jahren von 1905 bis 1915:

1904 . . . . .	148 006 £	1910 . . . . .	253 329 £
1905 . . . . .	132 752	1911 . . . . .	285 917 "
1906 . . . . .	171 231	1912 . . . . .	315 372 "
1907 . . . . .	166 256	1913 . . . . .	360 591 "
1908 . . . . .	151 423	1914 . . . . .	383 008 "
1909 . . . . .	185 410	1915 . . . . .	447 295 "



## Neue Literatur.\*)

### I.

Zusammengestellt in der Bibliothek des Reichs-Kolonialamts.

Die eingereichten Bücher, deren Aufzählung und Besprechung sich die Redaktion durchaus vorbehält, werden unter keinen Umständen zurückgesandt.

#### I. Geschichte und Politik.

\*Cohen, Max: Die Notwendigkeit einer deutschen Kolonialzukunft.

in: Sozialistische Monatshefte Jg 22. 1916, H. 24, S. 1247 ff. [1]

\*Currey, C. H.: British Colonial Policy 1783—1915. Oxford [usw.]: Univ. Pr. 1916. 266 S. 8<sup>o</sup>. [2]

\*Südafrikas Deutsche in englischer Gewalt. Mit Bildbeigab. Dresden: Heimat und Welt-Verlag [1916]. 90 S. 8<sup>o</sup>. [3]

\*KaBner, Karl: Bulgarien. Land und Leute. Mit 16 Abb. Leipzig: Klinkhardt 1916. XIV, 136 S. 8<sup>o</sup>. (Bibliothek d. Ostens. Hrsg. von Wilhelm Kosch. Bd 2.) [4]

\*Oloff, F.: „Nicht Deutschlands — Europas Friedensziel im englischen Weltkrieg.“ Berlin: Puttkammer & Mühlbrecht 1916. 206 S. 8<sup>o</sup>. [5]

(Zeitspiegel. Sammlung zwangloser Abhandl. zum Verständnis d. Gegenwart. Hrsg. von Hermann Mühlbrecht. H. 15.) [6]

\*Preyer, Thierrv: Ägypten und Indien. Zwei Säulen britischer Weltmacht. Mit 1 Übersichtskarte. Berlin: Ullstein 1916. 207 S. 8<sup>o</sup>. [7]

(Männer u. Völker [15].) [8]

\*Solf, W. H.: Die Lehren des Weltkriegs für unsere Kolonialpolitik. Stuttgart u. Berlin: Deutsche Verlags-Anstalt. 1916. 25 S. 8<sup>o</sup>. [9]

(Der Deutsche Krieg. Hrsg. von E. Jäckh. 85.) [7]

\*Wirth, Albrecht: Der Balkan. Seine Länder u. Völker in Geschichte, Kultur, Politik, Volkswirtschaft u. Weltverkehr. Mit 79 Abb. u. 1 Kt. 2. u. 3. unveränderte Aufl. Stuttgart, Berlin, Leipzig: Union Deutsche Verl.-Anst. 1916. VI, 391 S. 8<sup>o</sup>. [8]

\*Wirth, Albrecht: Vorderasien und Ägypten in historischer und politischer, kultureller und wirtschaftlicher Hinsicht geschildert. Mit 82 Abb. u. 1 Karte. Stuttgart, Berlin, Leipzig: Union 1916. VI. 396 S. 8<sup>o</sup>. [9]

\*Zimmermann, Emil: Die Bedeutung Afrikas für die deutsche Weltpolitik. Berlin: Mittler & Sohn 1917. 65 S. 8<sup>o</sup>. [10]

\*Zimmermann, Emil: Kann Mesopotamien eigene Kolonien ersetzen? Berlin: Kolon. Wirtschaftl. Komitee. 1917. 16 S. 8<sup>o</sup>. [11]

#### II. Geographie, Reisebeschreibungen.

##### Ethnographie, Archäologie.

\*Byern, Gerhard von: Shamba, Mpori und Bahari. Ostafrikanische Momentbilder. Mit Abb. nach Aufn. d. Verfassers. Leipzig: Amelang 1916. 123 S. 8<sup>o</sup>. [12]

\*Kitson, A. E.: The Gold Coast: Some considerations of its structure, people, and natural history. in: The Geographical Journal 1916. Vol. 68, Nr. 5, S. 369 ff. [13]

\*) Mit einem \* sind die Titel der Werke bezeichnet, welche bei der Redaktion des Kolonialblattes eingingen; mit einem • diejenigen, welche von der Bibliothek des Reichs-Kolonialamts käuflich erworben wurden.

\*Krämer-Bannow, Elisabeth: Bei kunstsinnigen Kannibalen der Südsee. Wanderungen auf Neu-Mecklenburg 1908—1909 mit 142 Federzeichnungen, 7 Kart. u. 8 Lichtb. nebst wissenschaftl. Anm. von Augustin Krämer. Berlin: D. Reimer 1916. XV, 284 S. 8<sup>o</sup>. [14]

\*Marquardsen, Hugo: Belgisch Kongo. Geogr. Überblick. <Mit 4 Kartenskizzen.> Berlin: Mittler & Sohn 1916. 31 S. 4<sup>o</sup>. [15]

\*Zimmermann, Emil: Erlebtes und Erschautes aus Belgisch-Kongo und Gabun. in: Preußische Jahrbücher Bd 166, H. III, S. 389 ff. [16]

#### III. Naturwissenschaften.

\*Warburg, Otto: Die Pflanzenwelt. Bd 2. Mit farb. Taf. . . . Leipzig und Wien: Bibliogr. Institut 1916. XII, 544 S. 8<sup>o</sup>. [17]

#### IV. Medizin.

Vacat.

#### V. Rechtswissenschaft und Verwaltung.

\*Hahn, M.: Gesetz über Kapitalabfindung an Stelle von Kriegsversorgung (Kapitalabfindungsgesetz). Vom 3. Juli 1906. Textausg. m. Einl., Kernworten, Anm. u. alphab. Inhaltsverz., sowie m. d. Ausführungsbest. vom 8. Juli 1916. 1. —4. Aufl. Gießen: Roth [1916]. 20 S. 8<sup>o</sup>. [18]

(Deutsche Reichsgesetze in Einzel-Abdr. Nr. 565/566. Abt. 6, 31. Begr. von K. Gareis. fortgef. von M. Hahn.) [18]

\*Lewinski, Karl v.: Erwerbs- und Verlustgründe der Staatsangehörigkeit in den wichtigsten kriegführenden und neutralen Ländern.

in: Bank-Archiv 1916. Jg 16. Nr. 6, S. 97—117. [19]

#### VI. Volkswirtschaft, Gesellschaftswissenschaft und Statistik.

\*Die Deutsche Kolonialgesellschaft. Bearb. von der Geschäftsstelle. 15. Ausg. Berlin: 1913. Afrika-haus. 66 S. 8<sup>o</sup>. [20]

\*Vom Krieg zum Frieden. Berlin: Hansa-Bund. 1916. 64 S. 8<sup>o</sup>. [21]

(Schriften des Hansa-Bundes.)  
2. Der vaterländische Hilfsdienst. [21]

#### VII. Handels- und Finanzwissenschaft.

\*Preuß, Paul: Wirtschaftliche Werte in den deutschen Südscekolonien. Berlin: 1916 Mittler & Sohn. 63 S. 8<sup>o</sup>. [22]

Aus: Der Tropenpflanzer 1916. Jg 19. Nr. 8, 9, 10. [22]

## VIII. Land-, Forst- und Hauswirtschaft.

\*Kienitz, Ernst: Das Ende der Manihotkultur in Deutsch-Ostafrika.  
in: Der Tropenpflanzer. Jg 19, 1916. Nr. 11, S. 587 ff. [23]

\*Schenek, Adolf: Die Kornkammern der Erde. Halle (Saale): Knapp 1916. 31 S. 8<sup>o</sup>.  
(Flugschriften d. Bundes zur Erhaltung u. Mehrung der deutschen Volkskraft. Hrsg. von Emil Abterhalden. H. 10.) [24]

\*Schulmann, Leon: Jaffa (Palästina): Zur türkischen Agrarfrage. Palästina u. d. Fellachenwirtschaft. Weimar: Kiepenheuer 1916. XXVIII, 182 S. 8<sup>o</sup>. [25]

\*Sperber, O.: Die Kakaoproduktion Brasiliens. in: Der Tropenpflanzer Jg 19, 1916. Nr. 11, S. 604 ff. [26]

## IX. Bau- und Ingenieurwissenschaft.

## Verkehr.

\*Handbuch der Holzkonservierung. Unter Mitarb. von . . . hrsg. von Ernst Troschel. (Vorr.: Richard) Scheibel. Mit 220 Textabb. Berlin: Springer 1916. XI, 519 S. 8<sup>o</sup>. [27]

\*Paur, Friedrich: Der Heimstättenbau des Arbeiters auf dem Lande und Kriegerheimstätten. Der Stempelbau als volkstümliche Bauweise zur Förderung unseres Siedlungswesens. Mit 260 Abb. Wiesbaden: Heimkultur-Verlagsgesellschaft [1916]. 154 S. 8<sup>o</sup>. [28]

## X. Berg- und Hüttenwesen.

Vacat.

## XI. Gewerbe und Industrie.

\*Gewerbliche Einzelvorträge. Gehalten in der Aula der Handels-Hochschule Berlin. Hrsg. von den Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin. Zehnte Reihe. Berlin: G. Reimer 1916. 91 S. 8<sup>o</sup>.  
(Korporation der Kaufmannschaft von Berlin.) [29]

## XII. Unterricht und Sprachwissenschaft.

\*Mitteilungen des Seminars für Orientalische Sprachen an der Königlichen Friedrich-Wilhelms-Universität zu Berlin. Hrsg. von Eduard Sachau. Jg 19. Berlin: G. Reimer in Komm. 1916. getr. Pag. 8<sup>o</sup>. [30]

## XIII. Religion und Mission.

Vacat.

## XIV. Schöne Literatur und Kunst.

Vacat.

## XV. Heer und Marine.

Vacat.

## XVI. Verschiedenes.

Vacat.



 Dieser Nummer liegt das 1. Heft des XXX. Bandes der „Mitteilungen aus den deutschen Schutzgebieten“ bei.

Verantwortlicher Redakteur für den nichtamtlichen Teil: Oskar Wiefenthal, Berlin.  
Verlag und Druck der Königl. Hofbuchhandlung und Hofbuchdruckerei von G. S. Mittler & Sohn, Berlin SW 68, Kochstr. 68-71.