

Von Seiner Hoheit dem Herzog von Anhalt:

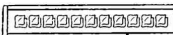
das Friedrich-Kreuz:

dem Feldwebellieutenant Schneider und dem Sergeanten der Landwehr Pape.

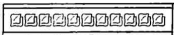
Ferner sind an die nachstehenden Beamten des Reichs-Kolonialamts (Kommando der Schutztruppen) folgende Kriegsauszeichnungen verliehen worden:

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.



Nichtamtlicher Teil



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

Von Geheimem Oberbauart 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-Hohemahme 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

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 Manganimer 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 vorteilhaften 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—Tumeb 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 tarifarischen Sonderstellung dieser Bahn, indem ihre Durchgangszügle 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	Ostafrika		Z o g o			
	Njambara- bahn	Tanganjika- bahn	Müiten- 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 . . .	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. S.	61,8	62,3	76	43,4	61,1	60,9
8 Betriebsüberschuß . . .	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	50,58	
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	
18 Tonnen . . .	14,2	42,9	10,04	17,2	18,31	
19 Anlagekapital in Millionen Mark rund . . .	25,62	85,42	1,15	7,19	10,35	1,87

Überſicht II.

Auf 1 km Betriebslänge (1913):	Ostafrika		Z o g o		
	Njambara- bahn	Tanganjika- bahn	Müiten- 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	26 396	53 889	29 489	14 545
9 Tonnenkilometer . . .	9 714	48 604	6 648	8 008	6 940
10 Anlagekapital in Millionen wird durch den Betriebsüberschuß berzinst mit . . . v. S.	73 000 1,77 7)	100 730 1,85 6)	28 100 2,14 5)	60 400 3,0 3)	62 000 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	Nordbü- 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	
4 651 414	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		
5 844 633	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		
44,6	91,1	58	88	54,39		
2 960 656	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
106 994	33 025			40 719	10 161	861 539
48 855 194	5 077 450			2 841 702	1 237 396	100 051 055
410	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		
63,17	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	Nordbü- 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		
6 932	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		
4 412	706	2 765	144	2 709		1845
1)	8)	2)	10)	3)		im Vorjahre: 1676
1 034	497			805		
13 764	10 810			10 479		
65 358	9 316			17 761		
37 400	70 600	79 200		100 000		77 090
11,8	1,0			2,71		2,39
1)	9)		3,67 2)	4)		



lich 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 Produktumarktes 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. Abtrigns 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 tarifariich besonders gestellten Togo-Küstenbahn trägt bei keiner Bahn der Personenverkehr soviel, nämlich nahezu ein Drittel, zu der Gesamteinnahme bei wie bei der Usambarabahn.

Nächstehend noch ein Vergleich der kilometrischen Roheinnahmen unserer Kolonialbahnen vom

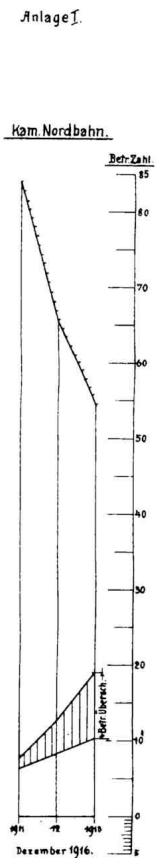
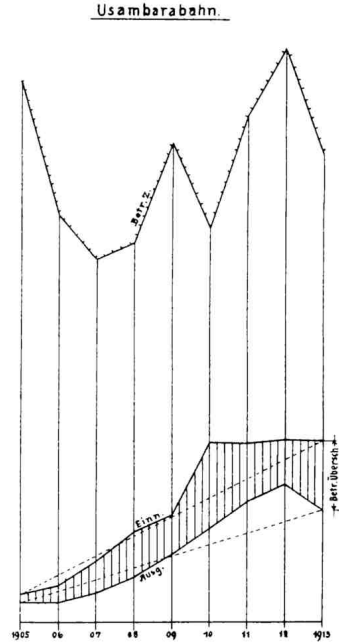
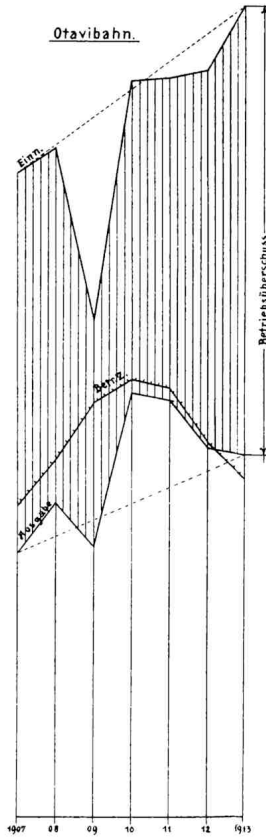
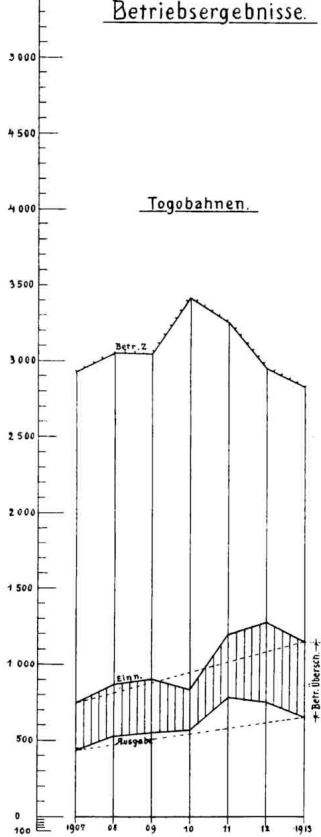
Roheinnahmen für das Kilometer.

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	Staves - Niger	3 524	2 854
		Essenbeinküste	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	Staves - Ambidedi	1 380	1 118



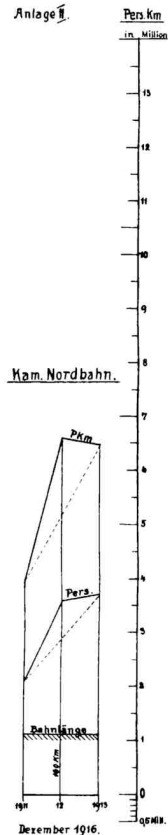
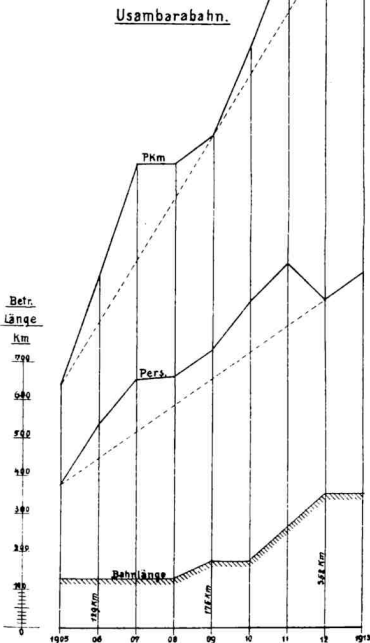
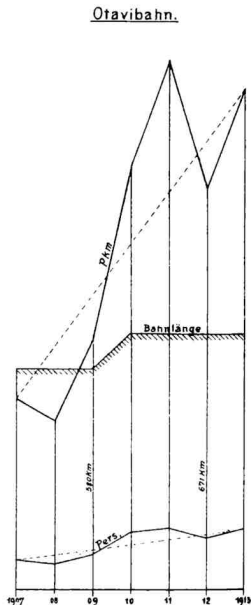
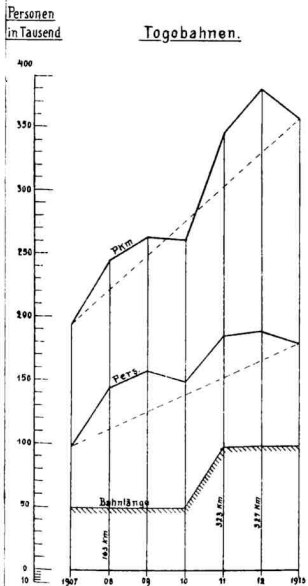
Betr. Einn. u. Ausgabe
in Tausend Marks

Betriebsergebnisse.





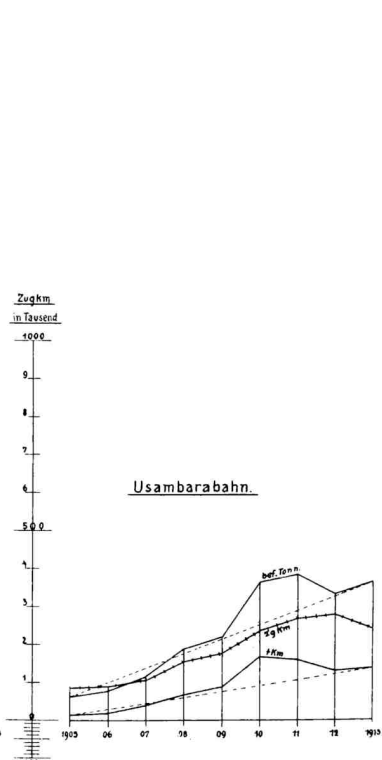
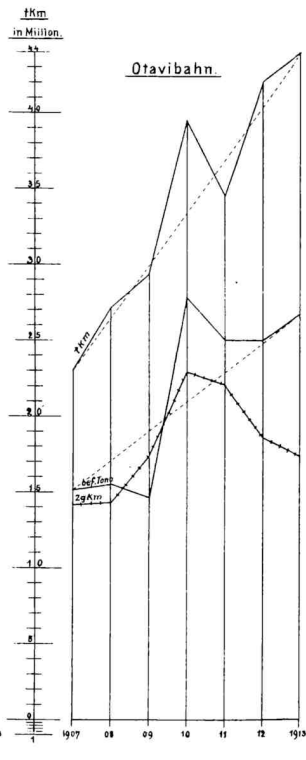
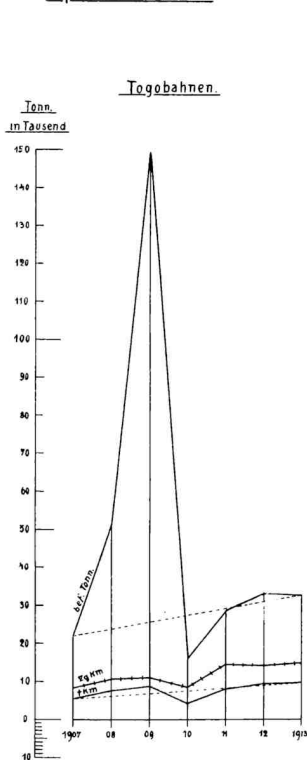
Personenverkehr.





Güterverkehr.

Anlage III





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, Tonnenkilometer 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 Be-tracht 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	62 019	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	694 428
1910	4 849 825	2 796 887	2 054 457	67,8	46 367	7 801 680	111 194	39 491 768	916 126
1911	4 863 142	2 749 100	2 114 041	66,5	48 362	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	18,28		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	578 801	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	39 268	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	64 028
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 verurteilt. 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 Benutzung zurückzublicken; wir können nur aufs tiefste bedauern, daß diese durch den mit unglaublicher Gewissenlosigkeit heraufbeschorenen 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.

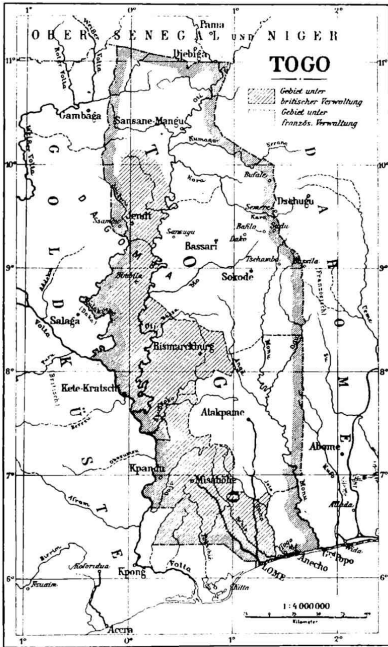
(Mit zwei Textarten.)

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 Kontschaka) - die südwestliche Ecke der Residentur Garua - der deutsche Anteil des früheren Sultanats Pohnu;

in Togo: Bezirke Lome-Land (mit Lome), Wifakhöhe, 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 auszumachen 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 Des.		Pud	
	1915	1916	1915	1916
Ferghana	85	105	65	90
Syr-Daria	67	84	50	85
Samarland	65	90	68	75
Transkaspien	50	85	60	80
Chitva	100		90	
Buchara	100		70	95

	Faserertrag		Pud	Wund
	1915 v. H.	1916 v. H.		
Ferghana	20-30,30	29-33,30	3-	3-1,18
Syr-Daria	29,60-30,80	30,30-32	3,5-	3-1,12
Samarland	30,10-30,30	28,20-30,80	3,10-	3-2,22
Transkaspien	29-29,20	29,60-32,30	3,4-	3-1,15

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 Ferganagebiet schwankten 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 den Wollensomitee 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 beantragt 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.***)	gegen	ipau. Pfd.
Arriba	28 224,23		7 193,54
Balao u. Marañjal	4 008,16		6 750,47
Machala	1 356,20		2 675,82
	34 488,59	gegen	16 628,13

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.	gegen	ipau. Pfd.
Arriba	25 204,53		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.	gegen	ipau. Pfd.
Arriba	22 017,18		8 784,27
Balao u. Marañjal	14 029,23		9 410,95
Machala	4 002,90		4 388,48
	41 249,40	gegen	22 593,70

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 faustten infolge der immer größer werdenden Schwierigkeit, die ihnen die Ver- schiffung des Kakaos bereitet. Die Preise waren un- verändert. Die Zufuhren waren:

	ipau. Pfd.	gegen	ipau. Pfd.
Arriba	19 498,15		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 M.

***) 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 unverminderter 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 Vierteljahrs 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 Oktober 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 kg	1914:15 kg	1913:14 kg
brasilianische	6 295 636	5 730 528	6 544 031
amerikanische	4 151 778	4 890 301	2 925 458
britische	2 958 178	3 286 843	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

(Bericht des Staaterl. Ministeriums in Pará.)

*) 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 £): Baumwollengestoffe, einschließlich Garn und Zwirn 747 488 (615 264), Nahrungsmittel 181 833 (245 908), Reis 119 144 (95 470), Baumaterialien (Zement, Malt, galvanisierter Eisen usw.) 117 646 (134 554), Maschinen 109 979 (130 577), Getreid und Säde 85 889 (57 845), Tabak, unvorbereitet 80 811 (49 330), Mehl 76 509 (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 1 801 163 (1 42 190), 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 ¹⁾
andere Gegenden des Senegals	100 kg	100	
Datteln	vom Werte	7 v. H.	10 v. H.
Zucker aller Art	100 kg	10	10 ²⁾
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
Eisöre mit mehr als 25° Weingeistgehalt	1 hl Flüssigkeit	150 ³⁾	40 ³⁾
Eisöre mit 25° oder weniger Weingeistgehalt	1 hl	95	25
Weine:			
Eisöre 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) ⁴⁾	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 kunstfärbend, sowie gebrauchte Männer-Tuchkleider, die offenbar als Erdbeiware anzusehen sind		15 v. H.	7 v. H.

¹⁾ Diese Früchte bleiben bei der Einfuhr nach Tschad von jedem Zolle befreit.
²⁾ Unabhängig von den nach den geltenden Sonderbestimmungen gegebenenfalls anzuwendenden Ausgleichszöllen.
³⁾ Der Zoll für Eisöre mit mehr als 25° Weingeistgehalt darf nicht geringer sein als der Zoll für den Weingeist, der darin enthalten ist.
⁴⁾ 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	oll	
	oll	oll	oll
	Frank	Frank	Frank
Waffen:			
Jagd- und Scheibengewehre, Karabiner und Stoßflinten	1 Stück	25	10
Handelsgewehre (fusils de traite), mit Stein	1 Stück	5	2
Pistolen und Revolver	1 Stück	12	3
Manche Waffen sowie einzelne Teile für Waffen aller Art	vom Werte		
	100 kg	25 v. S.	10 v. S.
Schießpulver und Salpeter	100 kg	20	20
Zündhölzer, 100 Schachteln, enthaltend je höchstens 65 Zündhölzer ²⁾		0,50	0,50
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.
Länder (amores), auf Zündhölzern, für Feuerzeuge oder zu anderen Gebrauchszwecken, sowie Ferro-Cerium in jeder Form	vom Werte	50 v. S.	20 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 Frank	Bezeichnung der Waren	Maßstab	Zollfuß Frank
Pferde und Kühen (chevaux et poullains)	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
Induvieh	"	4	Ehaltige Samen:		
Schafe	"	0,75	Erbsenfazzen	1000 kg	11
Welle, roh:			Palmlerne	1000 kg	16,50
große (von Induvieh 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 Palmernöl	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 ³⁾	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.

²⁾ 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.

³⁾ 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 Elfenbein Ltd. in Zalidanza Man. Außer diesen Gesellschaften besteht noch ein portugiesisches Syndikat Companhia de Faca de Valcía 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 Sjøfartside
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. P. 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. P.

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^o. [2]

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

*KaBner, Karl: Bulgarien. Land und Leute. Mit 16 Abb. Leipzig: Klinkhardt 1916. XIV, 136 S. 8^o. (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^o. [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^o. [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^o. [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^o. [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^o. [9]

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

*Zimmermann, Emil: Kann Mesopotamien eigene Kolonien ersetzen? Berlin: Kolon. Wirtschaftl. Komitee. 1917. 16 S. 8^o. [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^o. [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 Südece. 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^o. [14]

*Marquardsen, Hugo: Belgisch Kongo. Geogr. Überblick. <Mit 4 Kartenskizzen.> Berlin: Mittler & Sohn 1916. 31 S. 4^o. [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^o. [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^o. [18]

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

*Lewlinski, 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^o. [20]

*Vom Krieg zum Frieden. Berlin: Hansa-Bund. 1916. 64 S. 8^o. [21]

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

VII. Handels- und Finanzwissenschaft.

*Preuß, Paul: Wirtschaftliche Werte in den deutschen Südecekolonien. Berlin: 1916 Mittler & Sohn. 63 S. 8^o. [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^o.
(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^o. [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^o. [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^o. [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^o.
(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^o. [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.