

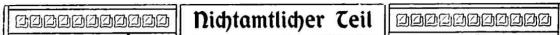
Von Seiner Hoheit dem Herzog von Anhalt:  
das Friedrich-Kreuz:

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 häßliche 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

Wehrzahl 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 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 tarifartigen Sonderstellung dieser Bahn, indem ihre Durchgangszüger 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	
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):	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	
<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	361 539
<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	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		
<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-Zulandbahn 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 Produktensmarktes 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--Keeptmanshoop 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. Abzuziehen 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 mitsprechen.

Für die Nord-Südbahn Windhof--Keeptmanshoop 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--Keeptmanshoop 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 einseitig auf den Verkehr nach 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 tarifmäßig 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

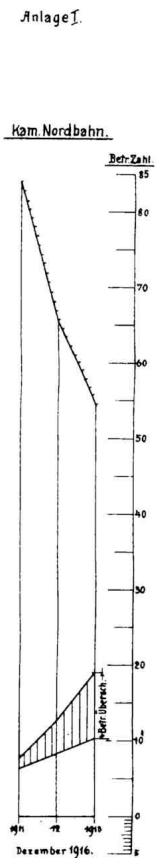
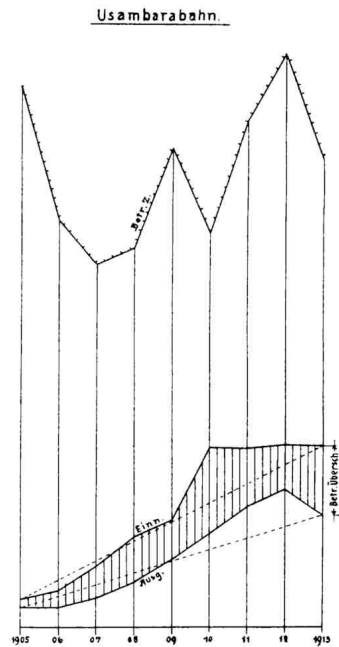
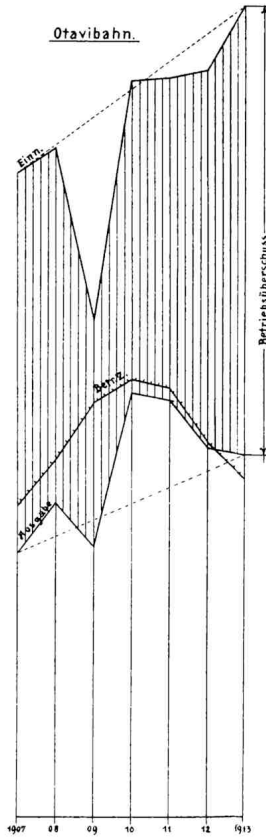
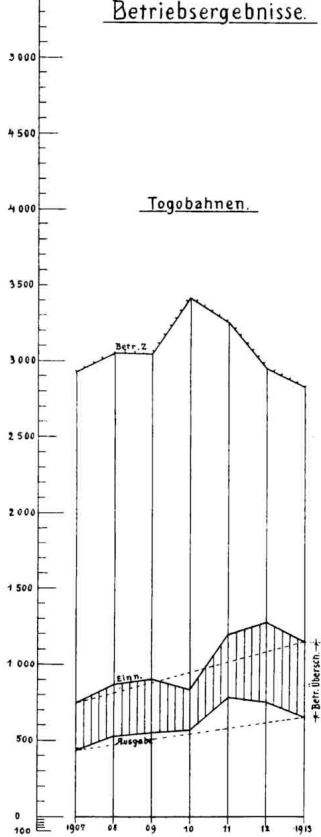
Roheinnahmen für das Kilometer.

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	Zhü - Manes	5 521	1 492
Tanganikabahn	4 948			
Südafrikanische Südbahn	3 741	Guinea	3 602	2 918
Usambarabahn	3 394	Stanes - Niger	3 524	2 854
Togo-Zulandbahn	3 202	Essenbeinfüste	3 016	2 443
		Dahome	3 009	2 437
		Djidahome	2 254	1 823
Togo-Küstenbahn	2 334	Stanes - Ambidedi	1 380	1 118
Togo-Hinterlandbahn	2 245			
Windhof - Keeptmanshoop	1 188			



Betr. Einn. u. Ausgabe  
in Tausend Marks

# Betriebsergebnisse

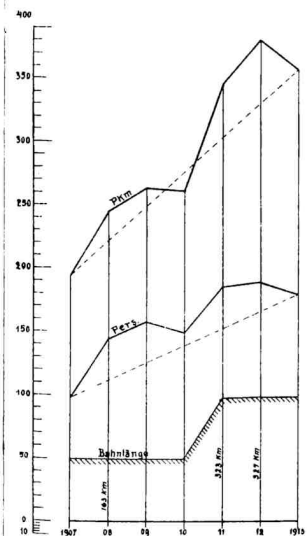




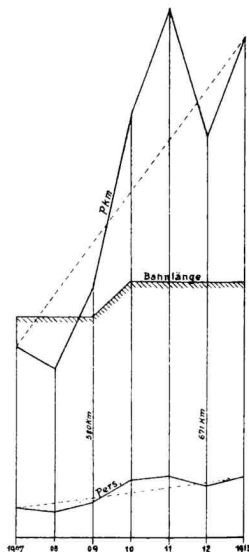
# Personenverkehr.

Personen  
in Tausend

Togbahnen.



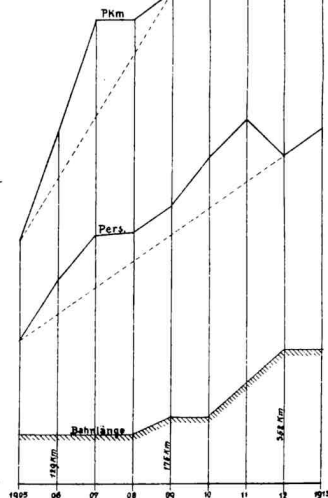
Otavibahn.



Usambarabahn.

Betr.  
Länge  
km

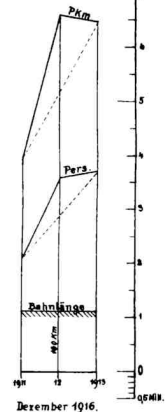
980  
962  
940  
922  
900  
882  
860  
842  
820  
802  
780  
762  
740  
722  
700  
682  
660  
642  
620  
602  
580  
562  
540  
522  
500  
482  
460  
442  
420  
402  
380  
362  
340  
322  
300  
282  
260  
242  
220  
202  
180  
162  
140  
122  
100  
82  
60  
42  
20  
0



Anlage I.

Pers. Km  
in Million

Kam. Nordbahn.



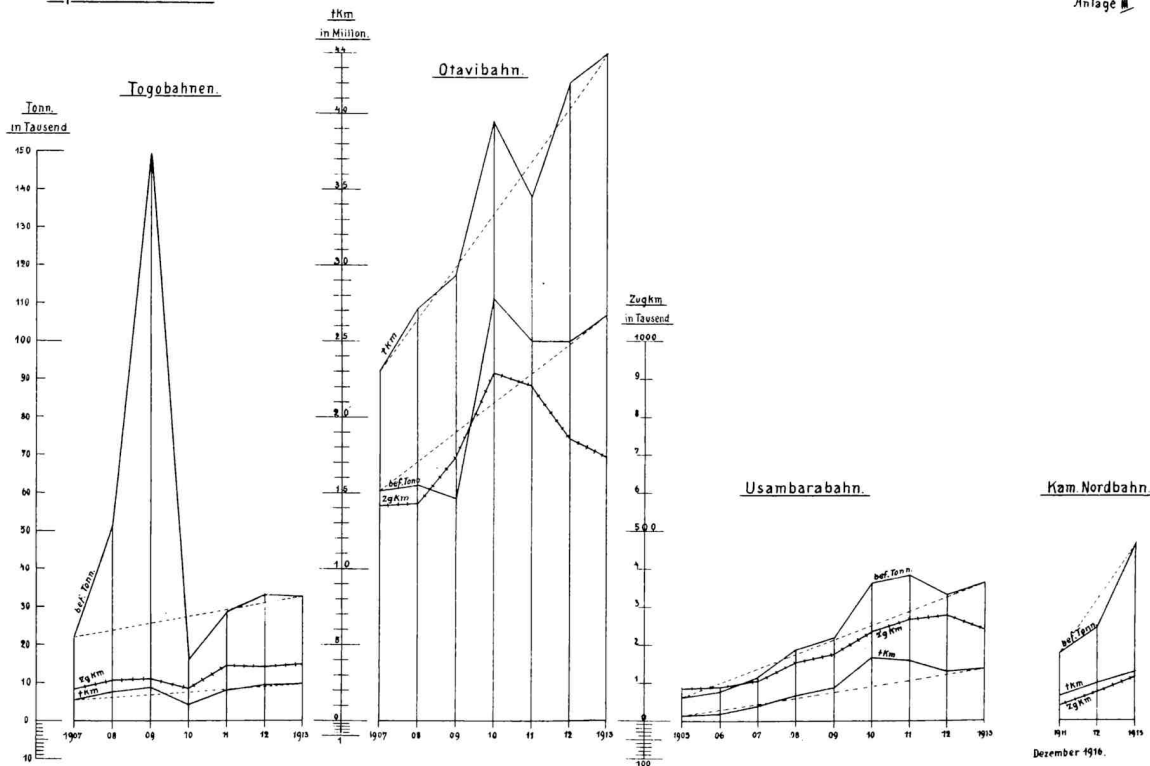
Dezember 1916.





# Güterverkehr.

Anlage III



Verlag von E. G. Stiller & 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 Bevölkerung 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	Betriebs-ausgabe	Betriebs-überschuss	Betriebs-zahl	Personen	Personen-kilometer	Tonnen	Tonnen-kilometer	Zug-kilometer
	M.	M.	M.	in v. H.					
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	1 784 058	1 490 063	54,5	27 581	4 591 434	58 805	29 281 248	694 428
1910 . . . . .	4 849 825	2 796 887	2 054 457	67,8	45 367	7 801 680	111 194	39 491 768	916 126
1911 . . . . .	4 863 142	2 749 100	2 114 041	55,5	48 392	9 734 350	100 145	34 493 000	883 090
1912 . . . . .	4 021 288	2 429 156	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	20 857 284	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	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	39 208	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	67,3	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 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 Befetzungsgebiets 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.