

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 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 Gafschata und Montschä) - 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 Mangu-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 Dépêche 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.



