

# DIE ERSCHLIESSUNG AFRIKAS DURCH EISENBAHNEN

VORTRAG  
VON  
**F. BALTZER**  
GEH. OBERBAURAT

*d. 121/1914.*

MIT EINEM NACHWORT DES  
STAATSSEKRETÄRS  
**DR. SOLF**  
ALS  
VORWORT

*[Handwritten signature]*

*MIT EINER KARTE VON AFRIKA*

---

**DIETRICH REIMER (ERNST VOHSEN)**  
IN BERLIN 1913

## VORWORT

Der Überblick über die Eisenbahnen Afrikas, den uns Herr Geheimrat Baltzer gegeben hat, zeigt, mit welchem Eifer und mit welcher Tatkraft in allen Ländern und bei allen Kolonialmächten Afrikas der Bahnbau gefördert wird. Auch wir gehen in unseren Kolonien seit kurzem einen geräumigen, guten Schritt. Der Überblick zeigt aber auch, daß Afrika, wenn es auch die Benennung des dunklen Weltteils nicht mehr verdient, noch in den Anfängen des Verkehrswesens steckt, daß noch unendlich viel zu bauen ist. Denn Afrika hat mit seinen 30 Millionen Quadratkilometern 36 800 km Schienen, während z. B. Deutschland allein mit einer halben Million Quadratkilometer über ein Eisenbahnnetz von 61 000 km verfügt, also im Verhältnis zur Fläche 90 mal so viel als Afrika. Da ist noch viel zu tun übrig. Das gilt für die andern Nationen, das gilt auch für uns. Der Nordwesten sowohl wie der Süden Ostafrikas entbehren noch der Bahn; in Togo hat sie den Weg bis zur Nordgrenze noch nicht einmal zu einem Drittel zurückgelegt; in Kamerun ist so gut wie alles zu tun; selbst das schon reicher bedachte Südwestafrika wird nicht lange still-

stehen dürfen. Die Kolonialverwaltung ist bereit und hält es für eine ihrer vornehmsten Aufgaben, in eine Prüfung aller Projekte und Vorschläge über die weitere Ausgestaltung des Bahnnetzes einzutreten, die ihr von Interessenten und Sachverständigen unterbreitet werden. Diese Prüfung hat aber nicht in Berlin, wenigstens nicht in erster Linie, sondern in den Schutzgebieten selbst stattzufinden. Da die Gouverneure gegenwärtig mit dieser Prüfung beschäftigt sind, möchte ich mich enthalten, auf die verschiedenen Projekte im einzelnen einzugehen. Die Versicherung kann ich aber und will ich gern abgeben, daß wir nicht die Absicht haben, uns mit dem bestehenden Bahnnetz zu begnügen, sondern nach Kräften weiterbauen werden und dabei nach wie vor auf die Unterstützung des Reichstags rechnen. In Zukunft werden wir es leichter haben, im Bahnbau fortzuschreiten. Denn eins ist bisher sicher erreicht worden: wir haben gelernt, wie wir in den Kolonien Bahnen zu bauen haben. Mit Stolz habe ich bei meiner Fahrt auf der Ugandabahn den Wunsch des mich begleitenden englischen Ingenieurs registriert, daß er sich gern unsere Usambara- und Tanganjikabahn ansehen möchte, um daran zu lernen, wie man es machen muß! Unsere Technik ist den großen künftigen Aufgaben, auch den schwierigsten, gewachsen.

Eine andere Frage ist die, ob wir die bereits vorhan-

denen Bahnen richtig ausnützen. In dieser Beziehung habe ich auf meiner letzten Reise den Eindruck gewonnen, daß die Klagen der Ansiedler nicht so ganz unberechtigt sind. In Ost und Südwest ist man der Ansicht, daß unsere Kolonialbahnen zu sehr auf baldigen, baren Verdienst sähen. Gewiß, eine gute Rente ist etwas sehr Schönes, und doch ist sie kein Maßstab dafür, ob die Bahn ihren Zweck erfüllt. Dafür ist die Größe des Verkehrs maßgebend. Der Verkehr ist der zuverlässigste Gradmesser für die Entwicklung des Wirtschaftslebens. Lebhafter Verkehr bedeutet blühende Wirtschaft und der Wirtschaft zu dienen ist die Aufgabe der Bahn. Dem Kolonialpolitiker ist es lieber, eine Bahn hat 1 Million Tonnen Güterverkehr und wirft nur 1 v. H. Rente ab, als daß sie mit 100 000 Tonnen 4 v. H. Zinsen erzielt. Was an unmittelbarer Rente eingebüßt wird, wird reichlich gewonnen an der zunehmenden Entwicklung der Gesamtwirtschaft. Im Anfangsstadium ihrer Tätigkeit kann eine Bahn im allgemeinen nur dann gute Rente bringen, wenn sie hohe Frachtsätze berechnet. Hohe Frachtsätze aber stehen starker Verkehrsentwicklung im Wege. Geschichtlich erklären sich die hohen Frachtsätze unserer Kolonialbahnen leicht und sie hatten auch ihre Berechtigung. Denn die Kolonialverwaltung konnte noch vor wenigen Jahren nur dann auf die Genehmigung neuer Bahnen rechnen, wenn

die alten den Nachweis einigermaßen befriedigender Einnahmen brachten. Dieses Ziel war für den Augenblick nur mit hohen Frachtsätzen zu erreichen. Denn die natürliche Entwicklung des Verkehrs ist eine allmähliche und erfordert Zeit. Die fortgeschrittene kolonialpolitische Erkenntnis unserer Tage braucht, glaube ich, solche Krücken nicht mehr; sie weiß, daß man nicht an ein- und demselben Tage säen und ernten kann. Gewiß, wenn die Bahnen in die Verkehrsreife kommen, sollen und müssen sie sich selbst tragen, müssen sie Zinslast, Amortisation und Betrieb decken. Danach haben wir die Tarife zu stellen. Wie wir nicht den ersten dünnen, sondern den späteren, gesättigten Verkehr zum Maßstab nehmen für die Wahl der Spurweite und der Schwere des Gleises und der Maschinen, so müssen wir es auch von vornherein mit den Tarifen halten; wir müssen sie zuschneiden nicht für den Betriebsetat der Gegenwart, sondern für den der Zukunft.

Ich glaube, daß ich mit diesem verkehrspolitischen Bekenntnis die Wünsche der zahlreichen Freunde unserer Kolonien treffe; ich bin aber auch sicher, daß die Mehrheit des Reichstags, die in großzügiger Weise den Bau der afrikanischen Bahnen gefördert hat, mit meinen Ausführungen einverstanden sein wird.

## VORTRAG

Unsere Landkarten vom dunklen Erdteil, wie er vor 50 Jahren aussah, enthielten ausgedehnte weiße Flächen, dagegen so gut wie keine Eisenbahnen. Das ist inzwischen wesentlich anders geworden. Die Karte, die den heutigen Besitzstand Afrikas an Eisenbahnen wiedergibt, zeigt, daß die weißen Flächen wesentlich eingeschränkt, dagegen viele Eisenbahnen, gleichsam die Venen und Arterien des Verkehrs in dem Körper von Afrika entstanden sind, die ihm frisches Blut meist von den Hafenplätzen am Weltmeer aus zuführen und das verbrauchte dahin ableiten. Gerade die raschen Fortschritte auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues, der daselbst in den letzten Jahrzehnten eingesetzt hat, haben nicht wenig dazu beigetragen, daß es im dunklen Erdteil lichter zu werden beginnt. Seit dem Jahre 1907 hat Afrika mit dem Umfang seines Bahnnetzes Australien überflügelt und Ende 1910 mit 36 850 km ungefähr den Staatsbahnbesitz Preußens vom Jahre 1909 erreicht.

Vergleicht man allerdings die Karte von Afrika mit einer in gleichem Maßstabe gezeichneten Eisenbahnkarte, beispielsweise des östlichen Teils der preußischen Monarchie, der verhältnismäßig am schwächsten mit Eisenbahnen ausgestattet ist, so tritt der ungeheure Abstand zwischen Afrika und Mitteleuropa, insbesondere Deutschland, in Bezug auf den Eisenbahnbestand klar vor Augen. Hier eine mit einem dichten Gewebe von Eisenbahnen überzogene Fläche,

dort vereinzelte Linien, die sich erst allmählich zu einem Bahnnetz zusammenzuschließen beginnen.

## GROSSBRITANNIEN

Bei der Erschließung Afrikas durch Eisenbahnen hat sich durch tatkräftiges Vorgehen Großbritannien den Löwenanteil gesichert. Im Nordosten, in Unterägypten, wurde die erste Bahn von der ägyptischen Regierung mit englischer Hilfe im Jahre 1852 von Alexandria nach Kairo erbaut, später der Schienenweg durchgeführt über Siut nach Oberägypten, weiter über Keneh und Luxor bis nach Assuan und Schellal, die Station der durch die Stauanlagen von Assuan überschwemmten Tempelstadt Philae, 893 km. Die Verbindung Assuan – Wadihalfa, 354 km, wird auf dem Nil durch die vortrefflichen Boote der Nil-Dampfergesellschaft vermittelt.

Um den Tod Gordons zu sühnen und die Herrschaft des Mahdi zu vernichten, begann Lord Kitchener im Jahre 1896 den Sudan-Feldzug. Zur Unterstützung seiner militärischen Unternehmungen ließ er dabei durch Ingenieuroffiziere die Sudanbahn von Wadihalfa nach Khartum herstellen, die einen großen südlichen Bogen des Nils abschneidet und weiter oberhalb zahlreiche Stromschnellen des Nils umgeht. Am 4. Januar 1900, wenige Tage nachdem Lord Kitchener als Sieger von Omdurman in Khartum eingezogen war, wurde die Bahn mit 917 km Länge nach dreijähriger Bauzeit dem öffentlichen Verkehr übergeben. Auch die wichtige Verbindung von Berber mit dem Hafen am Roten Meer, der in

Port Sudan angelegt wurde, folgte in kurzer Zeit nach (1906). Weitere Erschließungsbahnen im ägyptischen Sudan, die Bahn Wadihafa – Dongola, Khartum – Wadmedani – Sennar in der Richtung auf Roseires und die Bahn Sennar – Elobeid, im Februar 1912 vollendet, haben die Unterwerfung des Sudans unter die britische Herrschaft vervollständigt und befestigt. So sehen wir heute den nördlichen Zweig der Kap – Kairo-Bahn, diesen kühnen Plan des genialen Cecil Rhodes, von Kairo bis Sennar durchgeführt mit einer Gesamtlänge von rund 2440 km durch ein Gebiet, das völlig unter britischer Oberhoheit steht.

Wenden wir unsere Blicke nunmehr nach Südafrika. Hier hat sich mit dem 31. Mai 1910 durch den politischen Zusammenschluß der britischen Kolonien: des Kaplandes, Natals, der Oranjefluß-Kolonie und Transvaals, der Südafrikanische Staatenbund gebildet, ein Gebiet, von der doppelten Größe des Deutschen Reiches, aber mit einer Bevölkerung von nur 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Millionen Menschen. Die Bahnen der Union, Ende 1910 im ganzen rund 12 000 km, werden seitdem, einstweilen noch unter Ausschluß der rhodesischen Eisenbahnen, als Bundesbahnen einheitlich betrieben und bilden eine Art Finanzgemeinschaft mit einem Anlagekapital von 2 Milliarden Mark. Die früher zersplitterten, sich im Wettbewerb vielfach gegenseitig bekämpfenden Bahnen der vier verschiedenen Kolonien sind nunmehr zu einer neuen Einheit zusammengeschlossen, ein Vorgang von großer politischer und wirtschaftlicher Bedeutung.

Der Bahnbau begann seinerzeit in Natal im Jahre 1860. 1864 folgte die Kapkolonie mit ihrer ersten Bahn Kapstadt – Wynberg. 1867 wurden in Transvaal die ersten Diamanten entdeckt. Seit jener Zeit drangen die Bahnen unaufhaltsam hauptsächlich von den drei Häfen an der Südküste: Kapstadt, Port Elisabeth und Ostlondon in nördlicher, und von Durban an der Ostküste von Natal in nordwestlicher Richtung in das Land vor, um zunächst in den Kolonien ein organisches Bahnnetz zu bilden, sodann weiter nördlich Betschuanaland und Rhodesien zu erschließen.

Inzwischen hatte sich Transvaal durch die Delagoa-Bahn seinen natürlichen und bequem gelegenen Verschiffungshafen Lourenço Marques gesichert, und für Rhodesien baute die Britische Südafrikanische Gesellschaft, die sogenannte Chartered Company, eine Bahn von dem portugiesischen Hafen Beira nach Umtali und Salisbury; der Betrieb wurde in der Hand der Aktien-Gesellschaft der Rhodesischen Bahnen vereinigt.

Dadurch gewannen einerseits Transvaal, mit seinen inzwischen entstandenen wichtigen Eisenbahnknotenpunkten Pretoria und Johannesburg, anderseits Rhodesien wertvolle Ein- und Ausfuhrhäfen am Indischen Ozean, deren zunehmender Verkehr allerdings den kapländischen Häfen verloren ging.

Mit bemerkenswerter Schnelligkeit wurde nunmehr der Bahnbau zur Erschließung des nördlichen Rhodesiens und des erzeichen Katanga-Bezirktes aufgenommen. Die 1054 km lange Strecke Bulawayo –

Brokenhill wurde von 1903 bis 1906 in genau drei Jahren vollendet. An einem Tage soll sich der Fortschritt der Gleisspitze auf 9,25 km belaufen haben. Hier hatte die Bahn bei der Station Livingstone den Sambesi etwa 500 m unterhalb der berühmten Viktoriafälle zu überschreiten. Diese Fälle sind die hervorragendste Sehenswürdigkeit von Afrika und bilden ständig ein Ziel vieler Reisenden. Der Sambesi stürzt hier bei 1950 m Breite eine Höhe von 115 m herab, während der Niagara bei 920 m Breite nur etwa 50 m Fallhöhe hat. Die Fälle sind anscheinend durch einen gewaltigen Querbruch des Basaltmassivs entstanden, aus dem das Flußbett besteht. In der Regenzeit enthalten sie wohl Wasser genug, um aus dieser Wasserkraft den ganzen dunkeln Erdteil mit elektrischem Licht zu versorgen.

Die Brücke liegt mit ihrer Schienenbahn 135 m über dem Wasserspiegel des Stromes und ist insofern die höchste Brücke der Welt. Sie wird gebildet aus einem mittleren Stahlbogen von 152,4 m Spannung mit beiderseits anschließenden kleineren Fachwerkbrücken. Der „Sambesi-Express“, der die Brücke befährt, dringt zweimal in der Woche von Kapstadt bis hierher vor.

Der eiserne Überbau der Brücke wurde seinerzeit von beiden Ufern aus ohne festes Gerüst kragträgerartig über die tief eingerissene Felsschlucht vorgebaut.

Auch die Überschreitung des Kafueflusses weiter nördlich erforderte einen größeren Brückenbau von 500 m Länge. Der Weiterbau über Brokenhill in

nördlicher Richtung bis an die belgische Kongogrenze und in das Gebiet von Süd-Katanga hinein bis nach Elisabethville wurde von der Aktien-Gesellschaft der Rhodesia – Katanga-Anschlußbahnen betrieben, und am 12. Dezember 1909 die Kongogrenze bei Sakania, im November 1910 Elisabethville mit seiner berühmten, an Mineralschätzen reichen Grube Étoile du Congo erreicht.

Über die Bauausführung der Rhodesischen Bahnen erzählt ein Herr vom Kolonialamt, der den Katanga-Bezirk kürzlich bereist hat, die Bahnen machten ihm den Eindruck, als gingen sie um jede kleine Erderhöhung, um jeden Termitenhügel herum. Dies erkläre sich daraus, daß die Bahn dem Unternehmer mit einem festen Satz für das Kilometer vergütet wurde. Der Unternehmer hätte also ein Interesse daran gehabt, die Bahn möglichst lang zu machen. Die Belgier in Katanga seien aber vorsichtiger gewesen und hätten ihrem Unternehmer gesagt: Wir bezahlen dir die wirklich geleistete Erdarbeit! Dies habe nunmehr zur Folge gehabt, daß die Bahn in Katanga nicht mehr, wie in Rhodesien, um die Erdhügel herum-, sondern gerade hindurchging, um recht große Erdmassen zu erhalten.

Der Berichtstatter ist vielleicht nicht ganz wörtlich zu nehmen. Jedenfalls verdient das deutsche System den Vorzug, indem das Gouvernement seine Techniker von vornherein beim Bahnbau beteiligt und dadurch sowohl unnütze Schlangenlinien der Bahn wie übermäßige Erdarbeiten zu verhüten sucht.

Mit Durchführung der Bahn von Kapstadt bis zur

südlichen Kongogrenze wurde der südliche Zweig der Kap – Kairo-Bahn auf ausschließlich britischem Gebiet mit einer Länge von 3456 km vollendet. Es bleibt noch zu überbrücken der Zwischenraum von im ganzen etwa 3000 bis 3500 km von Sennar bis Elisabethville. Zunächst wird von Elisabethville bereits in nordwestlicher Richtung weiter gebaut über Kambowe nach Bukama – 466 km –, die voraussichtlich in etwa zwei Jahren vollendet sein werden. Von Bukama bis Stanleyville steht eine aus zwei schiffbaren Kongofluß- und zwei vollendeten Eisenbahnstrecken zusammengesetzte Verkehrsstraße von 1440 km Länge zur Verfügung, nämlich die Kongoflußstrecken von Bukama bis Kongolo und von Kindu bis Ponthierville, und die Bahnabschnitte Kongolo – Kindu – 355 km – und Ponthierville – Stanleyville – 127 km – der belgischen Kongo-Umgebungsbahnen.

Von Goz abu Goma oder Kosti an, wo die Bahnlinie Sennar – Elobeid den weißen Nil kreuzt, ist dieser stromaufwärts noch weiter schiffbar bis zum Albertsee, mit Ausnahme der 150 km langen Strecke Réjaf – Dufilé. Ferner bleibt dann noch die durch eine Eisenbahn zu schließende Lücke von Stanleyville in östlicher Richtung bis Mahagi am Albertsee – 750 bis 800 km lang –, für die die Eisenbahngesellschaft du Congo supérieur aux Grands Lacs Africains von der belgischen Regierung bereits eine Konzession erhalten hat. Es wären also nach Vollendung der Bahn Elisabethville – Bukama noch diese beiden Bahnstrecken: Réjaf – Dufilé (150 km) von

England, und Stanleyville-Mahagi (750 bis 800 km) von Belgien, insgesamt 900 bis 950 km Bahn zu bauen, um die beiden fertigen Zweige der Kap – Kairobahn zu einem zusammenhängenden Verkehrswege zu verbinden.

Ob Belgien und England sich in absehbarer Zeit für diese Ausführung der Kap – Kairobahn noch genügend einsetzen werden, erscheint allerdings zweifelhaft, denn die Linie Elisabethville – Sennar ist einmal gegen die Hauptrichtung stark nach Westen ausgeschwenkt, und ihr künftiger Verkehr wegen des achtmaligen Wechsels zwischen Wasserstraße und Eisenbahn mit vielfacher Umladung belastet, so daß sie den Anforderungen einer möglichst geradlinig durchzuführenden einheitlichen Weltverkehrsstraße wohl nicht mehr voll entspricht. Zudem dürfte das Interesse Englands etwas erkaltet sein, weil es ihm nicht gelungen ist, auch das Mittelglied des Cecil Rhodesschen Planes auf ausschließlich britischem Gebiete durchzuführen. Hiernach kann man also annehmen, daß der nördliche und südliche Zweig der Kap – Kairobahn bis auf weiteres ohne das mittlere Verbindungsglied bleiben werden.

Bis jetzt noch unbeteiligt an der Kap – Kairobahn ist Britisch-Ostafrika, das indessen in seiner Ugandabahn von Mombassa am Indischen Ozean bis Port Florence am Viktoriasee seit März 1902 eine Kolonialbahn von größter Bedeutung erhalten hat. Die Länge – 940 km – entspricht der Entfernung Berlin-Zürich. Die Bahn durchschneidet den Großen ostafrikanischen Graben und erreicht

am westlichen Grabenrand eine Höhe von 2545 m ü. M., also 40 m höher als der Säntis. Sie hat daher auf längere Strecken in der Überschreitung des östlichen und westlichen Grabenrandes den Charakter einer Gebirgsbahn, und ihre Ausführung war mit sehr großen Schwierigkeiten und hohen Kosten – rund 113 000 000 Mk., das sind etwa 119 400 Mk. für 1 km – verknüpft. Die Bahn hat vermittels des ihr angegliederten Dampferverkehrs auf dem See auch auf sein deutsches Hinterland geradezu wie ein Schulbeispiel erschließend und entwickelnd gewirkt, indem sie die Zolleinnahmen unserer Seestationen Muansa, Bukoba und Schirati in wenigen Jahren auf eine außerordentliche Höhe steigerte. Die Bahn zusammen mit dem Dampferdienst verzinst jetzt trotz ihrer ungünstigen Linienverhältnisse das Anlagekapital, das der Kolonie vom Mutterlande in großzügiger Weise unentgeltlich gespendet wurde, mit nahezu 2,4 v. H.

In einigen Lichtbildern führte der Vortragende verschiedene Szenerien der Ugandabahn vor, so unter anderem: die Hafenstadt Mombassa, die alte portugiesische Ansiedelung, mit dem Dampfer „Prinzregent“ im Hafen kurz vor seiner Abfahrt, als er 1907 den Staatssekretär Dernburg und seine Reisebegleitung nach Deutschland zurückbrachte; sodann die sogenannte Makupabrücke, eine 400 m lange eiserne Brücke über den ausgedehnten Meeresarm bei Kilindini, der die Insel Mombassa vom Festlande trennt; ferner die Fahrt durch das auch heute noch fast unbesiedelte Pori, das sich etwa 100 km von der

Küste beginnend bis zur Taru-Wüste ins Land hinein erstreckt.

Es folgten Bilder der Landschaft zwischen den Stationen Makindu und Simba, während der Bauzeit berüchtigt wegen der vielen dort vorkommenden Löwen (wie auch der Stationsname Simba, d. h. der Löwe, andeutet), von der Strecke im Urwald, nahe der Paßhöhe im Anstieg auf das Kikuyu-Gebirge, Felsinschnitte der Gebirgsstrecke jenseits der Wasserscheide, ferner einen der zahlreichen hohen Talübergänge auf eiserner Gerüstbrücke, nahe bei Fort Ternan, auf dem Abstieg zum See.

Den Schluß bildeten Bilder der Endstation am Viktoriasee, Port Florence, wo gerade die Maultiere der Karawane des Staatssekretärs Dernburg vom Zug auf den Dampfer verladen wurden, und des dortigen Hafenspiers mit zwei vor Anker liegenden Dampfern. Ein Bild des Dampfers „Winifred“ der Seeflotte gab eine Vorstellung davon, welche Formen und Abmessungen unsere Dampfer erhalten werden, die wir demnächst nach Vollendung der Bahn Tabora – Kigoma auf den Tanganjikasee zu bringen haben.

Außer den an der Westküste von Afrika gelegenen kleineren britischen Kolonien Sierra Leone und Goldküste, die schon seit einer Reihe von Jahren durch Eisenbahnen erschlossen sind – in Sierra Leone: Freetown – Bajima 357 km, in Goldküste Sekondi – Kumasi 274 km, Accra – Mangoassi 64 km vollendet, bis Kpong im Bau –, ist zu erwähnen die Kolonie Lagos-Nigerien, an unser Kamerun im Westen angrenzend. Auch hier hat die britische Ko-

lonialverwaltung zuletzt in verhältnismäßig kurzer Zeit eine Erschließungsbahn von Lagos nach Kano mit Abzweigung nach Baro von insgesamt 1220 km Länge geschaffen, die schon jetzt ihre wirtschaftliche Wirkung, insbesondere auf das wertvolle Baumwollgebiet von nördlich Nigerien zu üben beginnt. Im Jahre 1893 begonnen, gelangte die Bahn im Jahre 1909 zum Niger und erfüllte damit den Wunsch der Eingeborenen von Lagos, „das eiserne Dampfroß solle dereinst mit dem Wasser des Niger getränkt werden“. Durch das Vordringen bis Kano – Juni 1911 – hat sich die Bahn dem Tschadsee schon beträchtlich genähert, ein Umstand, der für unser Nordkamerun voraussichtlich bald ernste Bedeutung erlangen wird. Sie ermöglicht auch die gewinnbringende Ausbeutung der reichen Zinngruben von Bautschi mittels einer von Saria abzweigenden schmalspurigen Flügelbahn.

Endlich ist noch die Britisch-Zentralafrikanische Eisenbahngesellschaft zu nennen, die die Schire-Hochlandbahn im südöstlichen Teile Rhodesiens, der südlich des Nyassasees von der portugiesischen Provinz Mozambique umklammert wird, hergestellt hat. Die an sich unbedeutende Bahn Port Herald – Chiromo – Blantyre – 194 km –, seit Januar 1909 vollendet, hat neuerdings dadurch Bedeutung gewonnen, daß sie in dem portugiesischen Mozambique durch eine englische Gesellschaft unter Zinsbürgschaft der britischen Regierung in südlicher Richtung bis zum Sambesi und nach dem portugiesischen Hafen Beira verlängert werden soll. Gleich-

zeitig soll die konzessionierte Strecke von Blantyre bis Fort Johnston an der Südspitze des Nyassasees ausgebaut werden. Dadurch erhielte dann der Nyassasee mit seinem reichen Hinterland von Mozambique, Rhodesien und dem Süden unseres deutsch-ostafrikanischen Schutzgebiets eine wertvolle Schienenverbindung mit dem Indischen Ozean nach dem Hafen Beira. In Deutsch-Ostafrika könnte man diesem Plane mit Gleichmut entgegensehen, wenn unsere geplante Südbahn von Kilwa-Kissiwani nach Wiedhafen in das deutsche Nyassaland etwas bessere Aussichten auf baldige Verwirklichung hätte.

## FRANKREICH

Ich komme nun zu Frankreich. In seinen älteren Kolonien – Algier und Tunis – verfügt es heute über ein gut angelegtes Bahnnetz von rund 5650 km Hauptbahnen. Nachdem der erste Bahnbau von Algier nach Blida (51 km) im Jahre 1862 vollendet war, gelangten die weiteren Bahnbauten zum Teil in der europäischen Vollspur von 1,435 m durch Privatgesellschaften, die ostalgerische, westalgerische und französisch-algerische Gesellschaft, allmählich zur Ausführung, so daß heute die vier Provinzen Oran, Algier, Constantine und Tunis durch Bahnen gut miteinander verbunden sind. Nachdem Algier einen selbständigen Staatshaushalt erlangt hatte, verstaatlichte es seine Bahnen und besitzt heute rund 3603 km Vollbahnen neben 150 km Nebenbahnen und 396 km Trambahnen.

In Tunis begann die Eisenbahnentwicklung etwa

20 Jahre später als in Algier. Die meisten Linien, und zwar zunächst die Verbindungen von Tunis mit den Häfen Biserta, Susa und Sfax, baute die Gesellschaft Bône-Guelma, ferner auch eine Anzahl schmalspuriger Erschließungsbahnen, die von den genannten Häfen aus vorwiegend in südwestlicher Richtung ins Land vordrangen, um die reichen Phosphatbetriebe im Innern an die Verschiffungshäfen anzuschließen. Im Jahre 1909 betrug der Besitz rund 2052 km Vollbahnen und 69 km Trambahnen.

Ein weit ausgedehnteres, zusammenhängendes Kolonialreich hat sich Frankreich in Französisch-Westafrika geschaffen, das unter einem Generalgouverneur mit dem Sitze in Dakar, außer dem Zivilterritorium Mauretanien die fünf Schutzgebiete Senegal, Ober-Senegal und Niger, Französisch-Guinea, Elfenbeinküste und Dahome vereinigt. Das gemeinsame Hinterland umfaßt das obere und mittlere Stromgebiet des Niger bis zu seinem Eintritt in Britisch-Nigeria und erstreckt sich also von der Mündung des Senegal bis zum Tschadsee. An der Küste freilich ist der Zusammenhang der Kolonie mehrfach unterbrochen durch sich dazwischen schiebende fremde Gebiete, so durch Britisch-Gambia, Portugiesisch-Guinea, Britisch-Sierra Leone, die jüngst vielgenannte Neger-Republik Liberia, Britisch-Goldküste und unser deutsches Togo. Die Bahnerschließung des ganzen Kolonialreiches ist nach dem Plan des ehemaligen Generalgouverneurs Roume so gedacht, daß in den einzelnen Gebieten von der Küste ausgehende Bahnen bis zum Niger

vordringen und deren Endpunkte durch eine gemeinsame große Querlinie verbunden werden sollten. Als Querlinie bot sich dar der Senegal und als Ersatz für diese, nur drei Monate im Jahre schiffbare Wasserstraße, zunächst eine Bahn von Thiés über Kayes und Kulikoro zum Niger, sodann der schiffbare Niger selbst bis zum Eintritt in Nigerien. An diesem Plan, der noch durch einzelne Verbindungsstrecken ergänzt ist, wird eifrig gebaut, und schon jetzt besitzt Französisch-Westafrika ein in der Meterspur einheitlich angelegtes Bahnnetz von 2138 km Betriebslänge, das in wenigen Jahren auf 3000 km gebracht sein wird, und dessen vollendete Strecken schon jetzt fast überall eine befriedigende Rente abwerfen.

So achtunggebietend die Leistungen des Bahnbaus in Französisch-Westafrika sind, so wenig ist dies der Fall in Französisch-Äquatorialafrika oder Französisch-Kongo. Hier ist es bisher lediglich bei allgemeinen Erkundungen und Plänen geblieben, die im wesentlichen auf zwei Entwürfe hinauslaufen: Eine Nordbahn von Libreville nach Wesso zum Sangafluß mit dem Gedanken einer Verlängerung bis Bangala zum mittleren Kongo, und eine Südbahn von Brazzaville am Kongo über Minduli nach Pointe Noire an der Küste südlich Loango. Letztere würde einen erheblichen Wettbewerb gegen die belgische Bahn Matadi – Leopoldville ausüben. Beide Bahnen erfordern viele Millionen zu ihrer Verwirklichung, und es hat damit wohl noch gute Wege. Im Bau ist nur eine schmalspurige Kleinbahn von Brazzaville

in westlicher Richtung nach einem Kupferbergwerk in Minduli (150 km).

In Französisch-Somali und Abessinien hat Frankreich auf Grund einer vom König Menelik erteilten Konzession eine Bahn von Djibuti nach Diré-Daua – 310 km – seit 1903 im Betriebe. Die Fortführung in westlicher Richtung nach der abessinischen Hauptstadt Adis Abeba – etwa 500 km – ist nach langen politischen Schwierigkeiten, bei denen vielleicht der englische Nachbar seine Hand im Spiele hatte, durch den Vertrag vom März 1909 sichergestellt und nunmehr in der Ausführung begriffen.

Auch die beiden östlichen französischen Inseln, das große Madagaskar und das kleine Réunion, sind bereits gut mit Eisenbahnen versorgt.

## BELGIEN

Belgisch-Kongo, viermal so groß wie das Deutsche Reich, an Fläche das 80fache des belgischen Mutterlandes, ist ausgezeichnet durch das Netz brauchbarer Wasserstraßen des Kongo und seiner Nebenflüsse. Zur Umgehung der verkehrshindernden Stromschnellen des Kongo waren zunächst drei Umgehungsbahnen anzulegen, die schon erwähnten Bahnen: Matadi – Leopoldville, Stanleyville – Ponthierville und Kindu – Kongolo, die mit den drei anschließenden Stromstrecken und der unteren Wasserstraße Matadi – Banana, mit den Seehäfen Boma und Banana, die im ganzen 3567 km lange Verkehrsstraße des sogenannten „Transcongo-

lais“ bilden, bei der allerdings sechs- oder siebenmal umgeladen werden muß.

Einige Lichtbilder von der Bahn Matadi-Leopoldville zeigten, daß man es auch hier streckenweise mit einer schwierigen Gebirgsbahn zu tun hat.

Die Bahn zur Erschließung des Katanga-Bezirks von Süden her, von Sakania nach Elisabethville, und bis Bukama noch im Bau, wurde als Glied der Kap – Kairobahn bereits erwähnt. Im Bau ist ferner eine Querbahn vom Kongo zum Tanganjikasee, die Lukugabahn, 260 km, die Ende 1913 ihr Ziel erreichen soll. Mit ihrer Vollendung und der etwa gleichzeitigen Fertigstellung der Bahn Daressalam – Tabora – Kigoma wird die erste große Querstraße durch das afrikanische Festland vom Atlantischen zum Indischen Ozean mit Benutzung des Kongo und des Tanganjikasees geschaffen. Der Weg von Ozean zu Ozean quer durch Afrika wird bei rund 4700 km Gesamtlänge fünf Eisenbahnen und ebenso viele Schiffahrtsstrecken enthalten und zu seiner Zurücklegung kongoabwärts etwa 22 Tage, kongoaufwärts etwa 32 Tage erfordern gegen 21 Tage bei der Seefahrt um das Kap herum. Für diese Überlandreise in ganzer Ausdehnung werden sich einstweilen freilich wohl nicht viel Reisende und noch weniger Güter bereitfinden. Immerhin ist die Lukugabahn für unsere Bahn Daressalam – Kigoma von besonderem Werte, weil sie über den Tanganjikasee hinweg deren westliche Verlängerung zum Kongogebiet und einen wichtigen Zubringer von dort her bildet.

## PORTUGAL

Portugal ist in seinen großen west- und ostafrikanischen Kolonien, Angola und Mozambique, über kurze Stichbahnen noch nicht hinausgekommen – im ganzen 1453 km –. Diese sind aber in Mozambique, da sie hier Anschluß an das reiche Hinterland Rhodesiens und Transvaals finden, in wesentlich besserer wirtschaftlicher Lage als in Angola. In Angola bestehen folgende drei Bahnen:

1. die Bahn Loanda – Ambaka – Lukala, 364 km, in der Einmeterspur, Privatbahn mit Zinsbürgschaft der Regierung, fortgesetzt durch die Staatsbahn Lukala – Malange, 140 km, im Betriebe;
2. die Benguela- oder Lobito-Bahn, davon 360 km in Kapspur vollendet, auf 99 Jahre an eine englische Gesellschaft vergeben, soll nach der Kongogrenze hin auf 1293 km ausgedehnt werden, zur Erschließung des Katanga-Bezirkes von Westen her. Die Benguela-Bahn wird, wenn dereinst vollendet, diese Aufgabe von allen Bahnen auf kürzestem Wege lösen, und außerdem werden auf diesem Wege bei der Verfrachtung auf dem Weltmeer die Suezkanalgebühren erspart;
3. die Staatsbahn Mossamedes – Lubango in das Hochland von Schella, in 60 cm-Spur, 147 km vollendet;

also drei Bahnen in drei verschiedenen Spurweiten und drei verschiedenen Verwaltungsformen. Mehr Mannigfaltigkeit ist wohl kaum zu verlangen.

In Mozambique besteht die Privatbahn Beira – Umtali, 339 km, zuerst in 65 cm-Spur ausgeführt

und später wegen des Anschlusses an die rhodesischen Bahnen mit großen Kosten in Kapspur umgebaut; ferner die Staatsbahnen Lourenço Marques – Komati, 89 km, und Lourenço Marques – Swaziland, 54 km. Die Delagoa-Bahn, jetzt portugiesische Staatsbahn, hat eine lange und bewegte Vorgeschichte, ist seit 1890 im Betriebe und bringt heute glänzende Überschüsse, da sie den reichen Randbezirk von Transvaal mit seinem Hafen am Indischen Ozean verbindet.

Des Planes einer Bahn von Port Herald nach Beira wurde schon bei der Besprechung von Britisch-Zentralafrika gedacht. Neuerdings werden auch die Pläne einer Bahnverbindung von den an der Ostküste gelegenen, angeblich sehr guten Häfen Port Amelia und Mozambique mit dem Nyassasee von portugiesischen Gesellschaften mit englischen Hintermännern nachdrücklicher verfolgt als bisher.

## ITALIEN

Italien hat in seiner Kolonie Erythrea an der Somaliküste die 118 km lange Militärbahn Massaua – Asmara, die erhebliche Geländeschwierigkeiten darbot, erst nach längerer Bauzeit vollendet. Der höchste Punkt der Bahn liegt nahezu 2400 m über dem Meere, die Bahn kommt also in dieser Beziehung der Ugandabahn nahe. Die Spurweite beträgt nicht 1 m, sondern nur 95 cm, in Anlehnung an das Vorbild der sizilischen Nebenbahnen des Mutterlandes, die mit Oberbau und Fahrzeugen aushalfen.

## DEUTSCHLAND

Ich gehe nun zu Deutschland über, das später als alle vorgenannten Länder, erst im Jahre 1884 in die Reihe der Kolonialmächte eingetreten ist und sich daher bei der „Teilung der Erde“ ein wenig mit der Rolle des Schillerschen „Poeten“ hat begnügen müssen.

Die erste Kolonialbahn war die Usambarabahn, deren erste Strecke 10 Jahre nach Beginn unserer kolonialen Zeitrechnung, am 16. Oktober 1894, mit 14 km von Tanga bis Pongwe eröffnet wurde. Aber weitere 11 Jahre vergingen, bis die Bahn in ganzer Ausdehnung von Tanga bis Mombo – 129 km – vollendet war. Der zweite Bahnbau wurde 1897 in Südwestafrika begonnen, als dort durch den Ausbruch der Rinderpest der ganze Frachtverkehr lahmgelegt zu werden drohte. Die Bahn Swakopmund – Windhuk – 382 km in 60-cm Spur – brauchte nahezu fünf Jahre, bis Juni 1902. Das Schutzgebiet Togo erhielt nach Vollendung der Landungsbrücke in Lome seine erste Bahn durch Eröffnung der Küstenbahn Lome – Anecho – 44 km – am 18. Juli 1905. Kamerun blieb am weitesten im Rückstande und trat erst im Jahre 1909 durch Vollendung der ersten Teilstrecke der Manenguba- oder Nordbahn – mit 89 km – am 1. August 1909 in das Eisenbahnzeitalter ein. Samoa und Neuguinea, letzteres von schmalspurigen Pflanzungsbahnen abgesehen, haben auch heute noch keine Bahnen.

In einer bildlichen Darstellung wurde die Entwicklung der Betriebslängen der Eisenbahnen für die

verschiedenen Schutzgebiete von Anbeginn bis zum Schlusse des Jahres 1912 vorgeführt. Die ersten 100km brauchten 5 Jahre, die ersten 1000km  $12\frac{1}{2}$  Jahre, das zweite und dritte Tausend Kilometer erforderte aber nur noch je  $2\frac{1}{2}$  Jahre Zeit, und das vierte Tausend wird in gleicher Frist voraussichtlich in diesem Jahre erreicht werden.

Es bestehen heute nunmehr folgende Bahnen:

## I. OSTAFRIKA

Die Usambarabahn, von Tanga über Muhesa und Korogwe in die reichen Pflanzungsgebiete von Usambara, weiter über Mombo und Buiko nach Neumoschi – 352 km = Stettin – Breslau – . Von ihrem Endpunkt, 810 m ü. d. M., gelangt man in einem Tage durch einen Maultierritt an den Fuß des Kilimandscharo in Höhen, die den Mont Blanc überragen. Die Bahn ist daher auch für Hochtouristen und Freunde des Bergsports besonders wertvoll.

Die Mittelland- oder Tanganjika-Bahn Daresalam – Morogoro – Tabora – Kigoma, 1260 km = Berlin – Mailand. Die Gleisspitze hat im flotten Fortschritt die erste Hälfte der Baustrecke Tabora – Kigoma bereits zurückgelegt und Ende Januar den Malagarassi in Kilometer 234 erreicht. Ende 1913 wird sie voraussichtlich in Kigoma eintreffen, wenn keine unvorhergesehenen Schwierigkeiten auftreten. Die Bahn ist nur noch in der Form eine Privatbahn, seitdem der Schutzgebietsfiskus über  $\frac{19}{21}$  der Anteile der Ostafrikanischen Eisenbahn - Gesellschaft erworben hat.

Eine stattliche Reihe Lichtbilder von der Usambara- und der Tanganjika-Bahn vervollständigten die Schilderungen des Redners in anschaulichster Weise. Es wurden vorgeführt Bilder vom Hafen und der Stadt Daressalam mit den Zollschuppen und Transporteranlagen am Kai, vom Hotel Kaiserhof, der evangelischen Kirche, dem Wissmanddenkmal, dem Empfangsgebäude der Bahn nach Tabora und der Eingeborenenstadt; ferner die schwarzen Arbeiter, beim Bahnbau beschäftigt; Termitenhügel, die unsere heimischen Ameisenhaufen an Größe erheblich übertreffen; Baumriesen im Zuge der Bahn, die durch Sprengen gefällt und beseitigt werden müssen; verschiedene Stationen, Blicke auf den Bahnhof und das Bezirksamt Morogoro mit den malerischen Ulugurubergen im Hintergrunde; Bilder vom Streckenvorbau, wobei die Baustelle bis zur Vollendung des endgültigen Brückenbauwerkes mittels hölzerner Behelfsbauten vorläufig umfahren wird, um den flotten Baufortschritt der Gleisspitze nicht aufzuhalten; endlich Darstellungen vom Verlegen des Oberbaues, der fertig beschotterten Strecke und dergl. – In einigen Bildern von der Reise des Staatssekretärs Dernburg aus dem Jahre 1907 wurden noch Szenen aus Tabora im Festschmuck vom Tage des damaligen Einzugs des Staatssekretärs, sowie Bilder vom Eintreffen einer Elfenbeinkarawane in Tabora und einer im Marsch befindlichen Trägerkarawane vorgeführt. Bei dieser Gelegenheit erinnerte Redner daran, daß die Leistung der Träger ungefähr je 30 kg Gewicht beträgt, die an einem Tage etwa 25 km weit befördert werden.

Ein gewöhnlicher Eisenbahnzug in Afrika, wenn er nur 50 t Nutzlast 200 km weit an einem Tage befördert, leistet also mechanisch ebensoviel wie 13 300 Träger zusammen. Eine solche Karawane würde aber 27 km lang sein und sozusagen im Betriebe das 20- bis 25fache des Eisenbahnzuges kosten.

## II. TOGO

Hier bestehen die Küstenbahn Lome – Anecho – 44 km –, die Inlandbahn Lome – Palime – 119 km –, die beide zusammenhängend betrieben werden, und die Hinterlandbahn Lome – Atakpame, 164 km = Berlin – Halle. An der letzteren wird jetzt noch ein 4 km langes Stichgleis von Agbonu nach Atakpame hergestellt, das wegen des ungünstigen Geländes wesentlich steiler trassiert werden muß als die Bahn selbst. Mit zusammen 327 km hat Togo dann im Verhältnis zu seinem Flächeninhalt von unsern Schutzgebieten den größten Bahnbesitz mit 0,375 km auf 100 qkm.

## III. SÜDWESTAFRIKA

Die schmalspurige Staatsbahn Swakopmund – Karibib – Windhuk – 382 km – verdankt ihre Entstehung wie erwähnt der Rinderpest und die Anwendung der Feldspur von 60 cm dem Umstande, daß man damals in der Not des Augenblickes das Ziel am schnellsten und sichersten zu erreichen hoffte durch Anwendung der bei unseren Eisenbahntruppen beliebten und üblichen Oberbau- und Fahrzeugformen und durch Ausnutzung der dort vorrätigen Bestände. Ihr Endpunkt Windhuk liegt mit 1637 m 32 m höher

als die Schneekoppe, ungefähr ebenso hoch wie Nairobi an der Ugandabahn, die Hauptstadt von Britisch-Ostafrika. Als in den Jahren 1909 und 1910 die unerwarteten Diamantenfunde die Mittel zur Verstaatlichung der Otavibahn lieferten, entschloß man sich, die Bahn in ihrer oberen Hälfte Karibib – Windhuk in Kapspur umzubauen. Die untere Hälfte blieb für den Ortsverkehr im Betriebe und wird jetzt im Monat durch zwei Zugpaare bedient, d. h. alle 14 Tage ein Zug in jeder Richtung.

Die Otavibahn, von der Otavi-Minen- und Eisenbahn-Gesellschaft, in einer für die Spur von 60 cm sonst nicht vorkommenden Ausdehnung von 567 km (= Berlin – Frankfurta. M.), ursprünglich als Grubenbahn zur Ausbeutung der Kupfergruben in Otavi und Tsumeb hergestellt, ist sie heute für das Schutzgebiet eine wichtige Hauptbahn zur Erschließung des Nordens geworden. Sie wurde mit der 91 km langen Privatbahn Otavi – Grootfontein im Jahre 1910 verstaatlicht, der Betrieb aber weiter, zunächst auf 10 Jahre fest, an die seitherige Besitzerin verpachtet.

Die Südbahn Lüderitzbucht – Keetmanshoop – 365 km – nebst der Zweigbahn Seeheim – Kalkfontein – 180 km –. Das erste Stück der Hauptstrecke, Lüderitzbucht – Aus, wurde im Dezember 1905 aus Anlaß des Hottentottenaufstandes bewilligt und unter großer Beschleunigung knapp in Jahresfrist bis November 1906 in Kapspur vollendet. Für die Niederschlagung des Aufstandes wurde auch der Weiterbau bis Keetmanshoop notwendig und nach der Auflösung des Reichstags im März 1907 bewilligt.

Die Bahn hat damals in kurzer Zeit ihre Baukosten durch Ersparnisse an Frachtleistungen für Nachschub und Verpflegung der Schutztruppe reichlich eingebracht. Die Strecke Lüderitzbucht – Keetmanshoop hat nachweislich allein bis zum 1. April 1908 etwa 42<sup>1/2</sup> Millionen Mark an Kosten für Fracht, Etappenbesetzung usw. gespart, die der Aufstand im Süden ohne die Bahn gekostet hätte.

Zur weiteren Entwicklung des Südens dient die Zweigbahn Seeheim – Kalkfontein, deren Mittel in der Kolonialbahn-Vorlage vom Jahre 1908 angefordert wurden.

Zur Vervollständigung des Bahnnetzes, größtenteils aus den Mitteln der Diamantenfunde, ist die Nord-Südbahn Windhuk – Keetmanshoop – 506 km – (= Berlin – Essen) erbaut. Südwestafrika hat dadurch nunmehr ein gut zusammenhängendes Eisenbahnnetz – im ganzen 2106 km – erhalten, von denen indessen 671 km der Otavibahn und 194 km der alten Staatsbahn Swakopmund – Jakalswater – Karibib, zusammen 865 km, noch die Feldspur von 60 cm aufweisen.

#### IV. KAMERUN

Hier besteht als einzige noch vorhandene Privatbahn unserer Schutzgebiete die Manengubabahn oder Nordbahn von Bonaberi nach Nkongsamba – 160 km lang – in der Meterspur angelegt. Sie genießt eine 3prozentige Zinsbürgschaft des Reiches auf 11 Millionen Mark ihrer Stammanteile. Der Endpunkt der Bahn liegt 880 m über dem Meere auf

dem Sattel zwischen dem Manenguba- und Nlonako-Berge. Sie ist seit dem 1. April 1911 im Betriebe.

Einige Lichtbilder von der Manengubabahn sowie aus Togo und von der Lüderitzbahn brachten auch hier in anschaulicher Weise zur Darstellung, wie es heute in unsern Schutzgebieten entlang der Eisenbahnen aussieht.

Endlich die Kameruner Mittellandbahn von Duala über Edea an den Njong, 1908 bewilligt und jetzt bis Edea, Kilometer 81, im Betriebe. Schon die Vorarbeiten verursachten wegen des dichten Pflanzenwuchses in dem Urwaldgürtel der Küste und infolge des sehr durchschnittenen Geländes und der äußerst ungünstigen klimatischen und gesundheitlichen Verhältnisse des Landes große Schwierigkeiten. Dazu gesellten sich beim Bau die unentwickelten Arbeiterverhältnisse und die erschwerte Arbeitergestellung und -verpflegung, sowie die besonderen bautechnischen Schwierigkeiten an den großen Stromübergängen des Dibamba und Sanaga und zahlreicher kleinerer Wasserläufe. Der Bau weist daher nur langsame Fortschritte auf und wird begreiflicherweise wesentlich kostspieliger als die bisherigen Bahnbauten.

Ein Bild der Brücke über den Sanagasüdarml, – heute mit 159,6 m Spannung die weitestgespannte Brücke in Afrika – zeigte die Aufstellung des eisernen Überbaus in zwei Hälften und den Zusammenbau mittels Einschwimmens auf schwimmendem Gerüst unter Benutzung der Kraft des Stromes. Das Einschwimmen dauerte nur zwei Stunden. Der

Brückenbau wurde im November 1911 vollendet und beweist, daß die deutsche Technik heute auch vor den schwierigsten Aufgaben in den Schutzgebieten nicht mehr zurückschreckt.

## KLEINBAHNEN

Einige Nebenbahnen in den Schutzgebieten, wie die Sigibahn im Usambara-Bezirk von Ostafrika, die Viktoria-Pflanzungsbahn in Kamerun, die private Anschlußbahn von der Khangrube zur Station Arandis der Otavibahn, sind noch zu erwähnen. Sie haben zur Zeit auch nach ihrem Verkehr nur den Charakter von Kleinbahnen.

Rechnet man die bewilligten und im Bau begriffenen Bahnen als vollendet, was im großen und ganzen Ende 1913 oder Anfang 1914 eintreten wird, so ergibt sich eine Gesamtsumme von rund 4500 km Bahnen ohne die Kleinbahnen, das ist etwa der Umfang des Bahnnetzes der heutigen preußischen Eisenbahndirektions-Bezirke Halle und Posen zusammen (2081 + 2507 km). Auf die Grundfläche unserer Schutzgebiete bezogen, sind das 0,17 km auf 100 qkm, während Deutschland an Eisenbahnen das 67 fache, Europa das 20 fache besitzt. – Das gesamte Anlagekapital der Bahnen ohne die Kleinbahnen wird sich dann etwa auf 378 Millionen Mark, das sind im Durchschnitt rund 84 000 Mark für das Kilometer belaufen. Im Rechnungsjahr 1911 hat sich für die im Betriebe befindlichen 2975 km Bahnen eine Roh-einnahme von 16,7 Millionen Mark, eine Rohaus-

gabe von 11,164 Millionen Mark bei einer Betriebsziffer von 66,7 v. H., also ein Betriebsüberschuß von rund 5 548 000 M. ergeben, das sind rund 1860 Mark für das Kilometer. Sieht man zunächst von den Erneuerungsrücklagen ab, so erhält man als Verzinsung des Anlagekapitals hiernach im Durchschnitt etwa 2,2 v. H. Hierbei gelangt aber die sehr wesentliche mittelbare Rentabilität der Bahnen noch nicht zum Ausdruck. Mit einer Verzinsung des Anlagekapitals von 2,2 v. H. darf man einstweilen wohl zufrieden sein, zumal wenn man bedenkt, daß die Mehrzahl unserer Kolonialbahnen heute noch ganz im Anfange ihrer Verkehrsentwicklung steht.

Übersicht

---

## ÜBERSICHT ÜBER DEN EISENBAHNBESTAND IM VERHÄLTNIS ZUR GRUNDFLÄCHE.

	Fläche qkm	Kilometer Bahnen	Kilometer auf 100 qkm	
1. Deutschland . . . . .	540 800	61 148	11,3	das ist das 67fache } - - - 20 - } von 4.
2. Europa . . . . .	9 760 100	333 848	3,4	
3. Afrika . . . . .	29 207 100	36 850	0,126	
4. Deutsche Schutz- gebiete in Afrika .	2 677 300	4 500 (1913)	0,17	
5. Togo . . . . .	87 200	327	0,375	

40° 30° 20° 10° W.L.v. Greenw. 0° Ö.L.v. Greenw. 10° 20° 30° 40° 50° 60° 70°

# AFRIKA

Maßstab 1: 35 000 000

0 100 200 300 400 500 600 700 800 900 1000  
Kilometer

— fertige und im Bau befindliche,  
- - - geplante Eisenbahnen.

