

Zeitschrift: Jahresberichte der Geographisch-Ethnographischen Gesellschaft in Zürich
Band: 10 (1909-1910)
Artikel: Zur Geschichte der äthiopischen Eisenbahnen
Autor: Ilg, Alfred
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-11443>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 08.02.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Zur Geschichte der äthiopischen Eisenbahnen.

Von ALFRED ILG.

Seit Jahrtausenden datieren die Versuche der Kulturvölker den gewaltigen sonnenbestrahlten Kontinent Afrika in den Bereich ihrer Bestrebungen zu ziehen und unzählige Expeditionen friedlicher und kriegerischer Natur wagten den schweren Kampf mit der glühenden Sonne, ungeheuren wasserlosen Gebieten, tückischen Krankheiten und wilden Völkerstämmen, um diesem in mehr als einer Hinsicht trotz seines Sonnenglanzes wahrhaft dunkeln Erdteile die von der Natur so sorgfältig gehüteten Geheimnisse zu entschleiern. Ganze Völker aus Asiens fruchtbaren Gefilden, die aber, der ungeheuren Vermehrung ihrer Bewohner zufolge, zu eng geworden, waren hinüber gewandert über den grossen Wassergraben, der Afrika von Asien trennt und hatten sich dort festgesetzt, um im Lauf der Zeiten teils durch Vermischung mit Afrikas Urbevölkerung in dieser aufzugehen, teils in ihren neuen Wohnsitzen Kolonien zu bilden, welche sich oft nur mit Mühe und Not dem steten Ansturm der autochthonen Bevölkerung erwehren konnten. Jahrhunderte lang scheinen zwischen den Völkern des östlichen Afrikas und den damaligen grossen Reichen in Arabien, Persien und Indien lebhaft Beziehungen bestanden zu haben, von welchen uns leider nur einzelne Bruchteile der kriegerischen Seite überliefert wurde; nach und nach und zwar besonders infolge des Verfalles jener gewaltigen Reiche lockerten sich die gegenseitigen Verbindungen und fielen selbst die Namen der damals in Afrika erstandenen Reiche zum grossen Teil in Vergessenheit.

Mit dem Aufblühen des Islamismus begann eine weitere Völkerwanderung von Asien aus die ganze Nord- und Ostküste Afrikas

zu überfluten, neue Reiche wurden gebildet, die Jahrhunderte lang die in Europa gebildeten Staaten oft mehr als lieb beschäftigten und sogar bedrohten, aber für die Erforschung und Aufschliessung Afrikas hatte der islamitische Völkersturm hauptsächlich das zweifelhafte Verdienst, den Menschenhandel neu aufblühen zu lassen, ungezählte Millionen seiner kraushaarigen Bewohner der Sklaverei zuzuführen und ungeheure Ländereien geradezu radikal zu entvölkern. Die Entdeckung Amerikas und der dort erwachte Unternehmungsgeist der Kolonisten benötigten dann in der Folge der Jahre ebenfalls billige Arbeitskräfte, und gefühl- und skrupellos holte man sich mit List und Gewalt die schwarzen Einwohner Afrikas wie Schafherden, so dass Afrika nur noch zu einem Ausführstaate des berühmten schwarzen Elfenbeins herabgesunken war.

Unseren Zeiten blieb es vorbehalten, in diesen Zustand der Dinge eine Änderung zu bringen. Das wiedererwachte Menschlichkeitsgefühl in Europa und Amerika hatte auf die traurigen Vorgänge in Afrika und Amerika aufmerksam gemacht. In Amerika wurde nach schweren Kämpfen die Sklaverei abgeschafft und Europas Blicke wandten sich mit menschlicherem Interesse den teilweise entvölkerten, zum grössten Teil aber unbekanntem Gefilden Afrikas zu.

Rasch aufeinander folgten gegen die Mitte des vergangenen Jahrhunderts die ersten Pioniere europäischer Kultur auf einsamen Pfaden ihrem Forschungsdrange und mit ehernen Namen bleiben die edelsten Forscher jener Zeit: Livingstone, Barth, Burton, Speke, Nachtigall, Schweinfurth, Rohlfs, Duveyrier, Stanley etc. in der Geschichte der Erforschung und Aufschliessung Afrikas eingegraben. Diesen unerschrockenen Helden und ihren spätern zahlreichen Nachfolgern ist es in erster Linie zu danken, wenn nicht nur die geographischen Kenntnisse dieses so lange vernachlässigten Erdteils sich aufs reichste vermehrten, sondern dass die ganze gebildete Welt mit Staunen sich für seine Tätigkeit ein ungeheures Feld eröffnet sah, das bis dahin fast durchweg nur mit dem Gefühle des Schauerns betrachtet worden war.

Wenn wir uns fragen, warum gerade Afrika, das von unserm in den letzten Jahrhunderten so rasch aufblühenden Europa nur durch ein Binnenmeer getrennt ist, so lange unerforscht geblieben, so lehrt uns ein Blick auf die jetzt so detaillierte Karte, dass in allererster Linie die so geringe Küstenentwicklung Afrikas, der

Mangel an schiffbaren Flüssen, breite Streifen sandiger, wasserloser Wüsten fast überall um den Kontinent herum schon das Eindringen in diesen sehr erschwerten. Glühende Hitze, tropische Krankheiten, oft Mangel an Transportmitteln, Wassermangel, wilde Tiere und wilde Menschen, magere Vegetation fast überall den Küsten entlang, waren auch nicht dazu angetan, den Ankömmling zu gastlicher Weiterreise einzuladen. Um so mehr ist es denjenigen zu danken, welche alle diese Schrecknisse nicht scheuten, sondern mit steter Lebensgefahr und unter den gewaltigsten Mühsalen und Entbehungen jeder Art uns Kunde von dem geheimnisvollen Innern Afrikas zu verschaffen wussten.

Erst diese Kunde von ungeheuren fruchtbaren Ländereien, von zahlreichen Völkern, die Entdeckung des Mineralreichtums dieses so lange verkannten Kontinents erweckte die Aufmerksamkeit des erstaunten Europas und in wenigen Jahren sahen wir, allerdings unterstützt durch das wachsende Bedürfnis nach neuen Absatzgebieten für die ins Riesige angewachsene Industrie, die Entfesselung eines Industriesturmes der europäischen Mächte für Afrika, dass dieses, heute allerdings vorläufig noch zum grössten Teile auf der Karte, bereits vollständig unter die verschiedenen Staaten Europas aufgeteilt ist, und tausende und tausende von Bleichgesichtern in dem vor kurzem noch so geheimnisvollen Kontinent eine befriedigende Existenz und ein reiches Feld für ihre Tätigkeit gefunden.

Wo der Weisse hinkommt folgen ihm auch die Annehmlichkeiten des Lebens und vor allem ist sein Sinnen und Trachten auf die Erleichterung und Beschleunigung des Verkehrs gerichtet, die dem Handel, der Industrie wie auch der Landwirtschaft erst die rechte Entwicklung ermöglichen. Nur schüchtern wagte man sich in Afrika an die Eisenbahnfrage, nachdem man sich überzeugt hatte, dass nur ganz wenige Ströme und selbst diese nur mit grossen Schwierigkeiten dem Schiffverkehr nützlich gemacht werden können, und doch liegen heute schon über 20,000 Kilometer Eisenbahnschienen auf Afrikas Boden. Wenn auch eine selbst bescheidene Ausbildung des Bahnnetzes noch eine Reihe von Jahren wird auf sich warten lassen, so ist sie doch nur eine Frage der Zeit, die absolute Notwendigkeit derselben ist allgemein anerkannt.

Als wir im Jahre 1878 volle 7 Monate brauchten, um von der Küste aus endlich Ankober, nur etwa 700 Kilometer weit vom Meere entfernt, zu erreichen, war unser erster Gedanke, dass mit einer solchen Schneckengeschwindigkeit nichts anzufangen sei und in erster Linie auf eine rapidere Verbindung des äthiopischen Hochlandes mit der Küste gedrungen werden müsse. Allerdings hatten wir auch einen so gewaltigen Respekt vor der durchreisten ca. 600 Kilometer breiten Somali- und Dankali-Wüste, dass selbst der Gedanke an eine Eisenbahn so verwegen erschien, dass wir nur in stillen einsamen Stunden uns mit ihm zu beschäftigen wagten.

In erster Linie war daher unser Bestreben darauf gerichtet, die bereits bestehenden Karawanenstrassen möglichst zu verbessern, die so zahlreichen und lästigen Tributabgaben der Karawanen von Stamm zu Stamm zu vermindern, die Sicherheit der Reisenden und ihrer Waren vor Ueberfällen der Eingeborenen, Somali und Dankali, zu erhöhen und durch Laufboten einen einfachen Postdienst versehen zu lassen. Auf ganz erfreuliche Weise hob sich denn auch der Verkehr, doch beschränkte sich der Handel fast ausschliesslich auf Artikel, welche bei geringem Gewicht und Volumen verhältnismässig grossen Wert repräsentierten. Artikel wie Baumwollstoffe, Eisenwaren, Kaffee, Häute, Wachs waren der hohen Transportkosten wegen sowie wegen der Gefahr bedeutender Beschädigung während des mindestens sechswöchentlichen Transportes auf Kameelrücken vom Handel fast ausgeschlossen oder erreichten derartige Preise, dass auch der bescheidenste Gewinn unmöglich wurde.

Immerhin wurden wir im Laufe der Jahre mit der Wüste und dem Karawanenleben derart vertraut, dass sie ihre Schreckenisse für uns verloren und nach und nach der Entschluss heranreifte, der schwierigen Aufgabe der Erstellung einer Eisenbahn näher zu treten.

In erster Linie musste König Menilek mit dem Gedanken an den Bau einer Eisenbahn vertraut gemacht werden und suchten wir mit einem hübschen Modell mit Schienen, Lokomotiven und Wagen sein Interesse zu erwecken. Zu unserer grossen Ueberaschung fanden wir aber bei ihm nicht die gnädige Aufnahme unserer Projekte, wie wir sie gewünscht und erwartet hatten. Im

Jahre 1867 hatten die Engländer in ihrem Kampfe mit dem damaligen Kaiser Theodoros von Arkiko aus eine kleine strategische Bahn erstellt, die ihnen allerdings ausgezeichnete Dienste geleistet hatte, aber den Abessiniern auch vordemonstrierte, wie man mit diesem Verkehrsmittel mit Leichtigkeit Soldaten, Waffen, Munition und Provisionen in grosser Geschwindigkeit und auf grosse Distanzen transportieren könne.

König Menilek, der als junger Fürst jenem Kampfe aus nächster Nähe zugesehen, hatte rasch genug den gefährlichen Teil einer solchen Eisenbahnunternehmung herausgefunden und empfing deshalb die Demonstration unserer Projekte nur mit sehr gemischten Gefühlen, machte übrigens auch kein Hehl aus seinen Besorgnissen. Zudem war dazumal noch Johannes Kaiser von Abessinien und hätte dieser selbstverständlich erst seine Einwilligung geben müssen, was aber von König Menilek als absolut aussichtslos erachtet wurde. Nolens volens mussten wir bessere Zeiten abwarten, und erst als 1889 Menilek als Kaiser von Äthiopien gekrönt war, wurden die Unterhandlungen neuerdings aufgenommen. Unsere Geduld und Zähigkeit wurde allerdings noch auf manche harte Probe gestellt und erst den 11. Februar 1893 erhielt ich von Kaiser Menilek das schriftliche Dekret mit der Autorisation zum eingehenden Studium der Eisenbahnfrage und zur Bildung einer diesbezüglichen Gesellschaft. Ich verband mich nun mit meinem langjährigen Freunde, Herrn L. Chefneux, welcher seit 1882 auf mannigfaltige und erfolgreiche Weise den äthiopischen Interessen gedient hatte und übernahm er es in Europa die nötigen Kapitalien zu suchen und die dortigen Vorarbeiten einzuleiten.

Selbstverständlich wurde von allen Kapitalisten, bei welchen angeklopft wurde, in erster Linie eine Statistik des bereits bestehenden Verkehrs zwischen der Küste und Abessinien verlangt. Aber erstens existierte eine solche Statistik überhaupt in nur sehr mangelhafter Weise und zweitens war es für uns ausser jeder Frage, dass unter den damals bestehenden Handelsverhältnissen auf eine Rentabilität der Bahn absolut nicht gerechnet werden könne. Wir sahen uns deshalb darauf beschränkt, auf die unserer Meinung nach sichern Aussichten auf eine gewaltige Verkehrssteigerung durch die Eisenbahn selbst hinzuweisen, die uns so

wahrscheinlich war, als es in Abessinien nicht an gewaltigen Massen von Naturprodukten fehlte, welche nur auf eine billigere Transportmöglichkeit warteten, um ausgeführt werden zu können. Dass durch die Hebung des Nationalreichtums Abessiniens auch die Bedürfnisse nach europäischen Produkten jeder Art rapid steigen werden, war wohl sicher voraus zu sehen. Ferner war es für uns ausser Zweifel, dass in Abessinien, wo der Eingeborene eben nur so viel produzierte, als er selbst gebraucht, auch die Unternehmungslust in landwirtschaftlicher und industrieller Beziehung einen grossen Aufschwung nehmen werde. Eine weitere sehr tiefgehende Frage war diejenige nach den wahrscheinlichen Erstellungskosten der Eisenbahn und obwohl wir bereits bestehende Daten über ähnliche Eisenbahnen in Algier, Tunis, Porto-Rico etc. zur Verfügung hatten, war doch eben unser Aktionsgebiet ein noch so wenig bekanntes, dass auch unsere sorgfältigsten Berechnungen doch notwendigerweise den Charakter der mehr oder weniger grossen Wahrscheinlichkeit zeigen mussten.

Mit vieler Mühe gelang es uns trotz aller dieser Schwierigkeiten in Paris eine kleine Gruppe Kapitalisten für unsere Projekte zu gewinnen, doch nur unter der Bedingung einer einlässlichen günstigen Konzession des Kaisers Menilek, zu welcher uns die Leitlinien gegeben wurden. Als Ausgangspunkt der Eisenbahn, welcher uns von Kaiser Menilek frei gestellt worden war, wurde Djibouti gewählt und zwar aus folgenden Gründen. In Aussicht konnten nur folgende Küstenplätze genommen werden: Assab, Raheita, Obok, Djibouti, Zeila, Berbera. Assab und Raheita bildeten mit Massaua gute Küstenhäfen und obwohl die Karawanenwege nach dem Innern, sowie auch das eventuelle Trace für die Eisenbahn keine grossen Schwierigkeiten boten, waren doch die Aussichten mit den Nomadenvölkern des Innern, durchwegs zahlreiche und kriegerische Dankali, auszukommen, äusserst geringe, zudem hätte sich der Schienenstrang des Wassers wegen in der Nähe des Hawaschflusses hinziehen müssen und wäre er dadurch in die so gefährliche Zone der konstanten Sumpffieber geraten, was nicht nur während des Baues, sondern auch während des Betriebes sicher gar viele Menschenleben gekostet hätte. Im fernern war auch das politische Verhältnis zwischen Abessinien und Italien ein durchaus ungünstiges infolge des unglücklichen

Vertrages von Utschali und hatte auch der damalige Vertreter Italiens die Idee eines Eisenbahnunternehmens als völlig aussichtslos bei Kaiser Menilek aufs lebhafteste bekämpft. Mit den meisten andern Europäern in jenen Gegenden erachtete er das lose Abhängigkeitsverhältnis der Somali und Dankali vom äthiopischen Staate, die durch die Eisenbahn gefährdeten Interessen dieser Völker, sowie ihr ausgesprochenes Unabhängigkeitsgefühl als äusserst schwer zu bekämpfende Hindernisse. Obok konnte trotz eines verhältnismässig guten Hafens als Ausgangspunkt der Eisenbahn nicht in Betracht kommen, da sein nächstes Hinterland ein so gebirgiges und wasserloses ist, dass die Eisenbahn ganz unnötig verteuert worden wäre.

Zeila und Berbera waren englische Besitzungen, hatten aber noch kein Hinterland unter englischer Oberherrschaft und schien sich England damals auch nur sehr wenig um die Entwicklung seiner Küstenplätze zu kümmern. Zudem besitzt Zeila keinen Hafen und Berbera war für eine Eisenbahn nach Süd-Abessinien zu weit abgelegen und besitzt ein Hinterland mit zahlreichen Somalistämmen, den Ogaden, welche bis heute weder England noch Abessinien zu zügeln vermochte. So fiel denn unsere Wahl auf Djibouti, dass allerdings dazumal nur von wenigen Kaufleuten mit einfachen Niederlassungen und einigen Hundert Somali in Strohhütten bewohnt war. Von Djibouti aus führte ein guter Karawanenweg ins Innere, es besitzt reichliches gutes Trinkwasser, einen ausgezeichneten Hafen und liegt als Halbinsel mit einigen vorgelagerten Inseln am Eingang der prächtigen Tadschura-Bai, von allen Seiten wohlthätigen Windströmungen ausgesetzt, die den Aufenthalt in Djibouti zu einem sehr erträglichen gestalten. Zudem hatte Frankreich für Abessinien seit langen Jahren ein sehr reges und uneigennütziges Interesse bekundet und oft auch tatkräftig bewiesen. Bei dem ungeheuren Kolonialbesitz Frankreichs, mit dessen Erhaltung, Organisation und Nutzbarmachung auf viele Jahre hinaus aufs reichlichste beschäftigt, glaubte man ihm keine weiteren Eroberungsgelüste zutrauen zu müssen und last not least glaubten wir hoffen zu können, am ehesten in Paris, diesem gewaltigen Geldreservoir der Welt, das nötige Kapital für unser gewagtes, im Grunde doch etwas unsichere Unternehmen zu finden.

Im Besitze der Wünsche unserer kleinen Kapitalgruppe ging unser Bestreben bei Kaiser Menilek darauf aus, die definitive Konzession zu erhalten. So sehr nun der Kaiser aber eine Eisenbahn wünschte, war es doch eine schwere Aufgabe, ihn nicht nur von der Notwendigkeit, sondern auch von der Nützlichkeit einer finanziellen Beteiligung seinerseits an unserem Werke zu überzeugen, ihn zu bewegen, einen Teil der finanziellen Verantwortlichkeit zu übernehmen, politische Bedenken zu beschwichtigen, die von Seite einiger Grossen des Reiches geäussert wurden. Engherzige, kurzsichtige Europäer, Neid und politische Eifersucht mischten sich in die Unterhandlungen und oft hatte ich Lust, die Flinte ins Korn zu werfen, um so mehr, als ich mir nicht verhehlte, dass die grössten Schwierigkeiten erst mit der Ausführung des Baues beginnen werden. Doch das felsenfeste Vertrauen in die Möglichkeit des Unternehmens, sowie die ebenso feste Überzeugung, dass nur durch eine bessere und raschere Verbindung mit der Küste es Abessinien ermöglicht sein werde, sich die Segnungen europäischer Kultur anzueignen und dadurch seine Unabhängigkeit und Selbständigkeit zu wahren, hielten mich aufrecht im ungleichen Kampfe. Nach unzähligen Unterhandlungen, in welchen aufs genaueste jeder Punkt der Konzession disputiert worden war, erhielt ich endlich den 9. März 1894 die Konzession zur Gründung und Ausführung der äthiopischen Eisenbahnen aus den eigenen Händen des Kaisers Menilek.

Durch diese Konzession wurde der zu bildenden Eisenbahngesellschaft, das Recht zugesprochen, von Djibuti nach Harar, von Harar nach Adis-Abeba und von Adis-Abeba nach Kaffa und bis zum weissen Nil eine Eisenbahn mit einer Telegraphenlinie zu bauen und für 99 Jahre zu betreiben unter dem Versprechen der äthiopischen Regierung, weder vom indischen Ozean aus, noch vom roten Meer nach Äthiopien den Bau einer Konkurrenzbahn zu autorisieren. Diese quasi Monopolstellung dieser Eisenbahn gab einige Jahre später Anlass zu heftigen Anfeindungen, konnte aber damals nicht umgangen werden, wenn wir überhaupt hoffen wollten, das nötige Kapital zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn zu finden. Die Bauverpflichtung, wie die auferlegten Rechte und Pflichten wurde durch die Konzession auf die erste Sektion der Linie d. h. von Djibuti nach Harar beschränkt und

innert zwei Jahren der Angriff der Arbeiten vorgeschrieben. Um Äthiopien vor unangenehmen Überraschungen zu sichern, wurde der Eisenbahngesellschaft die Verpflichtung auferlegt, keine Truppen oder Kriegsmaterial ohne vorherige Autorisation der äthiopischen Regierung zu befördern unter Androhung sofortiger Konfiskation der Linie. Die Tarifbestimmungen für Personen und Wagentransport wurden der Gesellschaft überlassen, immerhin unter der Bedingung, dass die Tarife nicht höher seien als die bereits bestehenden.

Für den Fall, dass die Netto-Einnahmen der Gesellschaft eine angemessene Verzinsung des Gesellschaftskapitals nicht erreichen sollten, wurde ihr das Recht zugesprochen, auf allen Export- und Importwaren eine Taxe bis zu 10% des Wertes zu erheben und von der äthiopischen Regierung versprochen, die entsprechende Taxe auf allen übrigen Eingangsstellen des Reiches aufzuerlegen. Auch diese Bedingung wurde etwa 10 Jahre später aufs heftigste angefochten, obwohl sie eigentlich nichts anderes als eine Staatsgarantie repräsentierte bis zum Zeitpunkte der selbständigen Lebensfähigkeit der Eisenbahn.

Durch die Konzession wurde ferner der Gesellschaft eine Zone von 1 Kilometer Breite mit dem Recht der Ausbeutung eventueller Minen, Holz, Wasser etc. zum Bau der Bahn zur Verfügung gestellt, die Sicherheit der Linie vor Überfällen und Beschädigungen der Eingeborenen garantiert und zollfreie Einfuhr der nötigen Baumaterialien, Provisionen etc. für die 99jährige Dauer der Konzession gewährt. Nach Verlauf der Konzessionsdauer sollte der Unterbau mit allen Immobilien unentgeltlich dem äthiopischen Staate zufallen, während das rollende Material und eventuelle Provisionen gegen equivalente Bezahlung an die äthiopische Regierung übergehen sollten. Für diese Konzession wurde der Kaiser mit Fr. 250,000.— liberierter Aktien an dem Unternehmen beteiligt.

Zur Vervollständigung dieser Konzession war es nötig, von der französischen Regierung die Ergänzung durch eine Konzession für die Eisenbahn auf dem Durchgangsgebiet von zirka 90 Kilometern des französischen Protektorates über Djibouti und die Somaliküste zu erlangen und wurden auch die nötigen Schritte sofort eingeleitet. Leider fanden wir aber bei der französischen

Regierung durchaus nicht die günstige Aufnahme, auf welche wir gehofft hatten und zwar hauptsächlich aus dem Grunde, weil sie nicht an die Möglichkeit glaubte, dass es uns gelingen werde, den Bau der Eisenbahn auf dem Gebiete der Somali auf etwa 350 Kilometer Länge ohne ernste gefährliche Konflikte mit den Somalstämmen durchführen zu können.

Der Gouverneur von Obok hatte zur Verbesserung der Karawanenstrasse von Djibouti nach dem Innern die nötigen, unerlässlichen Arbeiten kurz vorher beginnen lassen, aber schon etwa 5 Kilometer ausserhalb Djibouti hatten die Somali energisch gegen die Anlegung einer Strasse protestiert und ernsthaft mit Krieg gedroht, indem sie geltend machten, dass ihre Kameele seit Jahrhunderten die Wege ohne grosse Schwierigkeiten begangen und sie keine neue wünschen, auf welchen schliesslich Kanonen zu fahren kämen. Von Schutztruppen vollständig entblösst hatte der Gouverneur es hierauf für klüger gehalten nachzugeben und den Bau der projektierten Strasse einzustellen. Dieser Präzedenzfall wurde uns vorgehalten und unser Unternehmen als ein abenteuerliches angesehen, welches höchstens der französischen Regierung unabsehbare Schwierigkeiten verursachen werde. Vergeblich beriefen wir uns auf unsere langjährigen Erfahrungen im Verkehr mit den Somalihäuptlingen und ihren Stämmen, vergeblich anerbaten wir, die Unternehmung auf unsere eigene Gefahr auszuführen und von vornherein auf den Schutz der französischen Regierung auf ihrem Protektionsgebiete zu verzichten; unter dem Vorwande von Mangel an Zeit unsere Vorschläge zu prüfen, wurde volle zwei Jahre der Angriff der Arbeiten verhindert und erst die so unerwarteten Ereignisse im Jahre 1896, speziell der so entscheidende Sieg von Abba Garima der Äthiopier über die italienischen Truppen scheint die Augen der französischen Regierung geöffnet zu haben. In der Tat erhielten wir denn endlich den 27. April 1896 die provisorische Autorisation für den Bau der Eisenbahn von Djibouti aus nach dem Innern. Vergeblich aber hatten wir uns bemüht, von der französischen Regierung auch eine wenigstens moralische finanzielle Unterstützung unseres Unternehmens zu erhalten, sodass sich auch alle grösseren Bankinstitute unseren Gesuchen gegenüber ablehnend verhielten. Um so mehr muss man es den damaligen

ersten Kapitalisten hoch anrechnen, dass sie es trotzdem wagten, uns ihre Unterstützung zu leihen und das gewagte und so lebhaft bezweifelte Werk doch mit voller Zuversicht an die Hand zu nehmen.

Die lange Wartezeit auf die Autorisation der französischen Regierung hatte uns Musse gegeben, nicht nur das zukünftige Trace der Linie so gut als möglich an Ort und Stelle zu studieren und die nötigen Vorarbeiten zu bewältigen, die Eingeborenen nach und nach mit unseren Projekten vertraut zu machen und wertvolle Freundschaften mit einflussreichen Somalihäuptlingen abzuschliessen; es gelang uns auch, allerdings mit grosser Mühe, statistisches Material zu sammeln zur Berechnung des nötigen Gesellschaftskapitals und weitere Kreise für unser Unternehmen zu interessieren

Harar, als am Ausgangs- und Eingangsplatz des Handels von Süd-Abessinien, war am geeignetesten zur Aufstellung einer approximativen Handels-Statistik und ergaben unsere Erhebungen für das Jahr 1894—95 die Summe von über 50,000 Kameellasten im Mittel von 240 Kilo per Kameellast, also etwa 12000 Tonnen, wovon auf die Exportation zirka 8400 Tonnen und auf den Import zirka 3700 Tonnen entfielen und zwar

Export zirka	33,000	Kameellasten	Kaffee,
„	„	1,200	„ Häute (namentlich Ziegen),
„	„	500	„ Elfenbein,
„	„	150	„ Verschiedenes (Getreide, Pfeffer, Farbstoffe etc.)
Import zirka	6800	Kameellasten	Baumwollstoffe,
„	„	7500	„ Salz,
„	„	300	„ Maria-Theresia-Thaler,
„	„	1000	„ Verschiedenes (Waffen, Quincail- lerie, Petrol, Zucker, Seide etc.)

Der Wert der Exportwaren belief sich auf zirka 5,400,000 Thaler, derjenige des Importes auf zirka 3,800,000 Thaler, also der Gesamt-handel auf über 9 Millionen Thaler oder zirka 23 Millionen Franken. Der Tonnenpreis für den Transport der Strecke Harar an die Küste kam auf Fr. 187.50 per Tonne zu stehen bei einer durchschnittlichen Reisedauer von 25 Tagen, also die Transportkosten des

gesamten damaligen Exportes und Importes belief sich auf die Totalsumme von zirka Fr. 2,270,000.—. Zu diesem Warenverkehr, der wahrscheinlich vollständig auf die Eisenbahn übergehen werde, konnten wir auch auf einen regen Personen-Verkehr rechnen, der dann in der Tat auch nicht ausblieb.

Als wahrscheinliche Erstellungskosten der Eisenbahn glaubten wir, gestützt auf Erfahrungen beim Bau ähnlicher Bahnen in Afrika, mit der Summe von Fr. 100,000.— per Kilometer auskommen zu können. Dabei wurde die Schienenspurweite der zirka 300 Kilometer langen Linie auf 1 Meter bestimmt und Stahlschienen auf Stahltraversen vorgesehen. Das Profil der Schienen zeigt 97^m/_m Höhe und der laufende Meter wiegt 25 Kilogramm. Die Zahl der Traversen beträgt je nach den Steigungen 1300 bis 1400 per Kilometer, als Maximum-Steigung wurde 25 pro mille angenommen und als Minimumradius der Kurven 150 Meter. Zur Überbrückung von Klüften und Wasserläufen wurden überall eiserne Träger vorgesehen und bei zwei gewaltigen Viadukts ruhen die Träger ebenfalls auf graziösen Pfeilern aus eisernem Fachwerk.

Die Linie erhebt sich von Djibuti von Meereshöhe aus bis nach Dire-Daua auf 1200 Meter bei einer Totallänge von 308 Kilometer. Ende 1896 hatten wir von Kaiser Menilek die Autorisation erhalten, unsere Linie nur bis zum Rande des Plateaus von Harar zu führen und den so kostspieligen Aufstieg von da aus nach dem 1800 Meter hoch gelegenen Harar auf spätere Zeiten zu verschieben. Bei einer Annahme von Fr. 100,000 per Kilometer wurden die Gesamtkosten der Eisenbahn, Verwaltungskosten, Bauzinsen und Konstitutionskosten inbegriffen auf Fr. 33,500,000 berechnet und fand denn am 7. August 1896 in Paris die definitive Gründung der Kaiserlichen Gesellschaft der äthiopischen Eisenbahnen statt mit einem Aktienkapital von 8 Millionen Franken. Durch Ausgabe von Obligationen sollten die weiteren Kapitalien beschafft werden. Später wurde das Aktienkapital auf 18 Millionen Franken erhöht. Sofort wurden nun die Arbeiten in Djibuti an die Hand genommen und mit der Bahnhofanlage, Erstellung von Häusern für die Unterkunft des Personals und dem Bau der Plattform begonnen. Von allen Seiten strömten Arbeiter herbei und bald war in dem so einsamen Djibuti ein Gewimmel von Menschen aus allen Herrenländern.

Djibouti war erst 1888 und zwar 5 Jahre nach der definitiven Besetzung Oboks von Frankreich, im Jahre 1862 vom Sultan von Tadschura um 1000 Thaler erworben, von der französischen Regierung als wichtigen Hafen und Ausgangspunkt für Abessinien zum Protektorate ernannt worden und zwar wohl hauptsächlich infolge der Eroberung der Provinz Harar durch König Menilek. Aber erst im Jahre 1896 und zwar veranlasst hauptsächlich durch die politischen Ereignisse in Abessinien und den in Aussicht stehenden Plan der Eisenbahn wurde Djibuti Sitz des Gouverneurs und der Kolonialbehörden.

In kürzester Zeit entstand an Stelle der armseligen Stroh- und Basthütten der wenigen Somali, die sich in Djibuti niedergelassen, eine hübsche Stadt mit Steinbauten, guter Wasserversorgung, einem Spital, Gouvernementsgebäuden, gut unterhaltenen Strassen; ein Hafendamm wurde gebaut, Leuchttürme wurden erstellt und die Bevölkerung stieg rasch von einigen Hundert auf über 12,000 Einwohner, wovon allerdings etwa 11,000 Somali, Dankali, Äthiopier, Indier und Araber; der Rest besteht aus Franzosen, Italienern, Griechen, Armeniern und selbst einige Schweizer wagten es, in der glühenden Sonne Djibutis ihre Existenz zu suchen. In Frankreich war man selbst über das unerwartet rasche Aufblühen dieser bis dahin so vernachlässigten Kolonie verblüfft, votierte aber die nötigen Mittel und versah Djibuti nach bekanntem französischen Muster mit einem Verwaltungsheer, das anfangs Mühe hatte Unterkunft zu finden.

Zum gewaltigen Erstaunen der Eingeborenen häuften sich in Djibuti Berge von Material und setzte ein so reges geschäftiges Treiben ein, dass sie sich zu überzeugen begannen, dass das schon so lange verlachte und verspottete Unternehmen des Eisenbahnbaues doch endlich ernstlich seinen Platz zu erobern begonnen. Misstrauisch und feindselig, doch nach und nach mit wachsendem Interesse von ferne zusehend, machten sie sich allmählich näher heran und gar nicht lange ging es, dass auch sie einen Teil des Goldstromes, der sich über Djibuti zu ergiessen begonnen, auf ihre Seite zu lenken suchten. Sehr gerne wurden die Somali als Lastträger und Kameelführer, später selbst als Erdarbeiter in den Dienst des Unternehmens genommen und sie hiedurch mehr als durch die überzeugendsten Worte ganz allmählich mit dem

Gedanken an eine unausbleibliche Änderung der Verkehrsverhältnisse vertraut gemacht. Allerdings hatte die Unternehmung im Laufe der folgenden Jahre noch manchen harten Strauss mit den so unabhängigen Somalistämmen im Innern auszufechten und mancher unvorsichtige Streckenarbeiter rötete mit seinem Blute den Wüstensand, doch gelang es stets den leitenden Organen ohne Machtentfaltung und Gewaltmitteln mit Geld und guten Worten das gute Einvernehmen mit den Eingeborenen wieder herzustellen und wurde möglichst auch alles vermieden, was ihre jahrhundert alten Rechte und Gebräuche zu verletzen drohte. Eher wurde das Trace abgeändert als dass an Gräbern, Wohn- und Lagerstätten oder Wasserstellen gerührt wurde. Monatliche Subsidien wurden an alle bedeutenden Häuptlinge ausbezahlt, ein Stab zuverlässiger Kundschafter und Unterhändler besoldet, eine eigene Sicherheitspolizei mit dem strikten Befehl möglichst jede gewaltsame Massregeln zu vermeiden, wurde hauptsächlich aus jungen Abessiniern unter dem Befehl eines Europäers rekrutiert und in kleinen befestigten Wachtlokalen nach und nach der Linie entlang untergebracht.

Der immerwährende zunehmende Transport von Materialien jeder Art, Wasser, Provisionen, Effekten etc. gab bei sehr guten Preisen Arbeit für tausende von Kameelen und zusehends hob sich der Wohlstand jener armen Somalistämme, dass sie in kurzer Zeit Gegenstand des Neides für die weiter entfernten Nomaden wurden und wir verschiedene Male mit Fragen bestürmt wurden, wann wir auch ihnen eine solche Gelegenheit bieten werden, ihre prekäre Lage zu verbessern. Was wir gehofft und erwartet, war eingetroffen, Geld und gute Worte von unserer Seite, ernsthafte Verwarnungen von Seite der abessinischen Regierung an jene Nomadenvölker hatten es uns ermöglicht, ohne Blutvergiessen und ohne Appell an militärische Unterstützung das eiserne Schienenband aufzurollen, das europäischer Unternehmungslust eine bequeme Bahn, den abessinischen Landesprodukten einen raschen und zuverlässigen Ausgang nach der Küste zu schaffen bestimmt war.

Welch unendliche Mühe und Arbeit und Entbehnungen jeder Art, stete Lebensgefahr dem arbeitenden Personal auf der Strecke zugetraut war und erfolgreich bewältigt wurden, kann nur derjenige einigermaßen schätzen, welcher vertraut ist mit jenen

vegetationsarmen, bald steinigen, bald sandigen Wüsteneien bei heftigem Sonnenbrand, brausenden Stürmen, tropischen Regen, nur zu rasch gefolgt von monatelangem entsetzlichem Wassermangel und einer Bevölkerung, bei welcher der persönliche Manneswert nach der Zahl der getöteten Feinde gemessen wird.

Somali, Araber, Griechen, Armenier, Italiener, Algerier etc. teilten sich mit dem französischen Generalstabe der Ingenieure und Unternehmer in die schwere Arbeit und wenn auch oft langsam unter den obwaltenden Umständen, doch stetig nahmen die Arbeiten ihren Verlauf. Kleine Lokomotiven pusteten gar bald auf den oft nur provisorisch gelegten Schienen und piffen fröhlich ihren Willkommensgruss den von allen Seiten herbeieilenden Kindern der Wüste entgegen und heilsame Scheu vor dem ungestümen Eisenelefanten prägte sich tief in die Herzen der erstaunten Söhne Afrikas.

So befriedigend der Geldstrom in jenen fernen Gefilden seine Wirkung auch ausübte, so bedenklich schwanden die Mittel in unseren Kassen und überkam uns inzwischen doch immer mehr das bange Gefühl, dass unsere Vorberechnungen bei aller Vorsicht bedenkliche Unterschätzungen enthalten und sahen wir uns wiederholt genötigt, neue Geldquellen aufzusuchen, um nicht gelegentlich mitten in der Wüste stecken zu bleiben. Vergeblich appellierte aber leider die Gesellschaft an die moralische Unterstützung der französischen Regierung, vergeblich wurden die gewaltigen französischen Bankinstitute um ihre mächtige Hilfe angegangen, das Misstrauen in unsere Unternehmung war bei den einflussreichen, hohen Sphären in Frankreich noch nicht gewichen und immer teureres Geld musste angenommen werden. Nachdem bereits 160 Kilometer der Linie erstellt waren, entschloss sich deshalb die Gesellschaft, das noch nötige Kapital auswärts zu suchen. In England, das durch seine gewaltigen Erfolge im ägyptischen Sudan ermutigt, begonnen hatte, sich eingehender mit den abessinischen Verhältnissen zu beschäftigen, wurde mit Erfolg angeklopft und die notwendigste Kapitalunterstützung gefunden, aber durch diese gezwungene Massnahme in Frankreich ein Sturm der Entrüstung erweckt, der soweit ging, die Gesellschaft der Verräterei an den Interessen des französischen Staates zu zeihen. Ganz besonders in französischen Kolonialkreisen war

man allmählich zur Überzeugung gekommen, dass unser Unternehmen nicht nur ausführbar sei, sondern in der Zukunft für Frankreich geradezu zum wichtigsten Instrumente zu kommerzieller und industrieller Eroberung des reichen Arbeitsfeldes in Abessinien dienen werde und Djibuti durch diese Eisenbahn und sein reiches Hinterland als wichtigsten Flottenstützpunkt zum Schutze seiner ungeheuren Besitzungen im fernen Osten, Madagascar usw. die höchste Aufmerksamkeit der französischen Regierung verdiene. Das bis dahin von Frankreich so stiefmütterlich behandelte Eisenbahnunternehmen wurde stürmisch zu einer wichtigen Frage französischer Interessenpolitik erhoben. Was alle unsere Bemühungen, Bitten und Vorstellungen in Frankreich nicht erreicht hatten, war plötzlich durch das weitsichtige Interesse Englands an unserer Unternehmung wach gerufen worden. Vielleicht wurde nicht mit Unrecht befürchtet, dass die äthiopische Eisenbahn, wie seinerzeit der Kanal von Suez ganz unvermerkt in englische Hände übergehe, die dann eine Seitenlinie von Zeila aus an unsern Schienenstrang anschliessen und Djibuti und Frankreich dadurch eine bedenkliche Schmälerung ihres Handels erleiden werden.

So entschloss sich die französische Regierung im Jahre 1901 mit der Eisenbahngesellschaft in Unterhandlung zu treten, um die Teilnahme der englischen Kapitalisten an diesem Werke, sowie die Vorteile, welche ihnen eingeräumt worden waren, rückgängig zu machen, der Gesellschaft die nötigen Geldmittel zum Ausbau der Linie zu verschaffen und für die Zukunft dem Unternehmen den Charakter eines ausschliesslich französischen zu wahren. Wohl war uns Konzessionären bei der überquellenden Begeisterung in Frankreich etwas schwüle geworden, denn mit Recht befürchteten wir, dass das bis dahin rein private kommerzielle Unternehmen zu einem politischen umgewandelt werde. Nicht aus kleinlichen Gründen, etwa wie man uns später vorwarf, weil die Leitung des Unternehmens unsern Händen zu entgehen drohe, sondern weil wir fest überzeugt waren, dass wir uns durch ein derartiges Verfahren nicht nur das Wohlwollen des Kaisers Menilek verscherzen werden, sondern sogar das ganze Unternehmen in Frage gestellt würde. Leider waren unsere Warnungen vergeblich. Die glänzende Aussicht auf eine anscheinend reiche und mächtige Unterstützung der französischen Regierung, vielleicht auch

allzu blinder Patriotismus trübte leider die Weitsicht der französischen Gesellschaft, dass sie im Februar 1902 mit der französischen Regierung eine Konvention abschloss, welche nicht nur für sie selbst zu verhängnisvollen Folgen führte, sondern sogar recht ernstlich das bis dahin so gute Einvernehmen zwischen Kaiser Menilek und der französischen Regierung gefährdete.

Diese Konvention vom 6. Februar 1902 ist in mehr als einer Hinsicht ein sehr bemerkenswertes Dokument. Durch dieselbe wurde das Recht zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn, welches Kaiser Menilek einer Gesellschaft als kommerzielles Unternehmen bewilligt hatte, geradezu auf die französische Regierung übertragen und zwar, ohne dass man es der Mühe wert gefunden hätte, den Hauptinteressenten Kaiser Menilek erst zu befragen, ob er mit einer solchen Änderung auch einverstanden sei. Allerdings liess diese Konvention der Gesellschaft noch eine Schein-Existenz, indem ihr eine jährliche Subvention von Fr. 500,000.— während einer Periode von 50 Jahren vom 1. Juli 1902 an zum Ausbau der Eisenbahn bis nach Dire-Daua und zur Abfindung der auswärtigen Gläubiger bewilligt wurde. Die Bestimmungen aber, welche diese finanziellen Unterstützungen begleiteten, liessen keine Zweifel aufkommen auf die durchaus politischen Absichten, welche durch sie erreicht werden sollten und gaben das zukünftige Schicksal der Gesellschaft unwiderruflich in die Hände des französischen Staates. Zudem waren einige Bestimmungen nicht nur im Widerspruch mit der ursprünglichen Konzession, sie entzogen der äthiopischen Regierung geradezu Rechte, welche sich diese ausdrücklich vorbehalten hatte. Allerdings war auf dringendes Gesuch der Gesellschaft ein Artikel in die Konvention aufgenommen worden, laut welchem gewisse Bestimmungen nur dann geltend werden sollten, wenn sie die Genehmigung des Kaisers Menilek erhalten hätten, und muss wohl angenommen werden, dass die französische Regierung der festen Überzeugung war, dass es ihr ein Leichtes sein werde Kaiser Menilek zu überzeugen, dass sie sich in seinem eigenen Interesse und zur Festigung ihrer ausgezeichneten Beziehungen zu finanzieller und administrativer Beteiligung an diesem Werke entschlossen habe.

Durch diese Konvention wurden aber nicht nur äthiopische Interessen berührt, auch den andern an äthiopischen Verhältnissen

beteiligten und interessierten Mächten konnte es nicht gleichgültig sein, welcher überwiegenden Einfluss diese Konvention Frankreich in Äthiopien zusicherte, und speziell England und Italien versäumten keinen Augenblick, die nötigen Schritte zur Wahrung ihrer bedrohten Interessen zu tun. So wurde denn auch diese Konvention in Abschrift dem Kaiser Menilek mit einem entsprechenden Kommentar von Seite Englands vorgelegt, bevor Frankreich Zeit gefunden, sie dem Kaiser zu unterbreiten und wurde hiedurch schon seine Empfindlichkeit aufs tiefste verletzt. Nur mit Mühe gelang es, die Entrüstung des Kaisers über das Vorgehen der Eisenbahngesellschaft soweit zu beschwichtigen, dass er von der beabsichtigten Einstellung der Arbeiten auf der Linie und des Betriebes des bereits erstellten Stückes der Eisenbahn absah. Die vom französischen Gesandten aber nachgesuchte Genehmigung der Konvention wurde von Kaiser Menilek rundweg abgelehnt und in den äthiopischen Regierungskreisen erwachte eine tiefe Misstimmung gegen die Eisenbahngesellschaft und die französische Regierung.

Langwierige und zum Teil recht ungemütliche Unterhandlungen folgten nun zwischen Kaiser Menilek und der französischen Regierung, aufs sorgfältigste kontrolliert und beeinflusst durch die andern in Äthiopien interessierten Mächte, ohne aber zu einer Lösung der bestehenden Konflikte zu gelangen. Dem Kaiser war der Gedanke nahe gelegt worden, die Gelegenheit zu benützen und die von ihm verliehene Konzession von 1894 als verfallen zu erklären, da die Gesellschaft nicht nur ihre Verpflichtungen nicht gehalten, sondern geradezu die äthiopischen Interessen kompromittiert und durch die Anmassung einer ihr nicht zukommenden Rolle das gute Einvernehmen zwischen Äthiopien und Frankreich gestört habe.

Obwohl diese Konvention von Kaiser Menilek nicht genehmigt worden, wurde sie doch am 6. April 1902 von der französischen Kammer ratifiziert und damit in Frankreich rechtsgültig. Die 50jährigen Subsidien wurden kapitalisiert für etwas mehr als 11 Millionen, davon mit etwa 3 Millionen die Rechte der englischen Gruppe als Bau-Unternehmer abgefunden und von der Gesellschaft selbst die Eisenbahnlinie bis Ende 1902 bis nach Dire-Daua weitergeführt, und hiemit die erste Sektion der äthiopischen Eisenbahnen vollendet.

In der Hoffnung, dass sich die bestehenden Differenzen begleichen lassen werden, hatte Kaiser Menilek auf anfangs Februar 1903 bereits seine Teilnahme an der Einweihung der erstellten Eisenbahn zugesagt, als es fremden Einflüssen gelang, ihn dazu zu bewegen, sein Erscheinen abzusagen und dadurch die Einweihungsfeier zu vereiteln.

Neuerdings wogte der Interessenkampf am Hofe Menileks und hoffte der Kaiser in der Internationalisierung der Eisenbahngesellschaft eine mögliche Lösung des Konfliktes gefunden zu haben; aber trotzdem auch in Frankreich sich viele Stimmen diesem Projekte günstig erzeugten, wies doch die französische Regierung eine solche Lösung zurück und bestand auf den durch die Konvention 1902 erlangten Vorteilen, und entschloss sich deshalb, eine spezielle Mission an den Hof des Kaisers Menilek zu senden, um nicht nur die bestehenden Differenzen zu reglieren, sondern auch die Autorisation für den Weiterbau der Eisenbahn von Dire-Daua nach Adis-Abeba zu erwirken. Wohl mit Recht hatte die Gesellschaft der äthiopischen Eisenbahnen geglaubt, hoffen zu dürfen, dass ihr das Recht auf den Weiterbau der Eisenbahn gewahrt bleibe. Es sollte aber anders kommen.

Trotzdem der Betrieb der Eisenbahn von Djibuti nach Dire-Daua recht befriedigende Resultate ergab und der Verkehr stetig stieg, waren doch die Einkünfte der Gesellschaft nicht genügend, um die Verzinsung des Obligationen-Kapitals bestreiten zu können und wurden deshalb erst mit der Autorisation der französischen Regierung weitere Obligationen emittiert und zweitens versucht, die durch die Konzession von 1894 gewährte Taxe von 10% auf den Import- und Exportwaren zu erheben. Kaiser Menilek aber sowohl, wie die andern in Äthiopien interessierten Mächte protestierten gegen die Erhebung dieser Taxe, ersterer aus Missmut gegen die Gesellschaft und das Vorgehen der französischen Regierung; die Mächte beriefen sich auf ihre Handelsverträge. Von illoyaler Seite wurde sogar der Vorwurf erhoben, Kaiser Menilek sei seinerzeit über die Bedeutung und Tragweite jener Taxe nicht genügend aufgeklärt worden und dieselbe habe nur als Lockmittel für die Kapitalisten dienen müssen. Überhaupt zeigt der Interessenkampf um die äthiopische Eisenbahn jener Jahre ein so widerliches Gepräge, dass ich darauf verzichte, es weiter

auszumalen. Nicht unerwähnt will ich es lassen, dass *alle diejenigen*, welche seit Jahren ihre ganze Kraft diesem Unternehmen gewidmet, das doch von Frankreich politisch so hoch, finanziell so stiefmütterlich bewertet worden, und welches sie, trotz aller Zweifel und Anfechtungen zu Ende geführt hatten, mit Unterschiebung von niedrigen Motiven in den Staub gezogen und auf jede Art diskreditiert wurden. Unter dem Vorwande, bestehende Misswirtschaft aufzudecken, wurden Kommissionen ernannt, die Organe der Gesellschaft wie Missetäter verhört, mit Konfiskation der Eisenbahn gedroht und sogar von der französischen Regierung ausgesprochen; des Kampfes müde und direkt von der Regierung eingeladen, sah sich die Gesellschaft im Juni 1907 gezwungen, ihre Bilanz zu deponieren und die Liquidation der Gesellschaft einzuleiten.

Inzwischen war es Ende 1906 Frankreich gelungen, mit England und Italien ein internationales Abkommen zu treffen, laut welchem der status quo in Abessinien von den drei Mächten aufrecht erhalten, die Souveränitätsrechte des Kaisers als unantastbar erklärt wurden etc., dagegen wurde Frankreich das Recht des Ausbaues der Eisenbahn bis nach Adis-Abeba zugesprochen, die Weiterführung der Eisenbahn von Adis-Abeba nach dem weissen Nil fiel England zu und Italien wurde ermächtigt, falls es ihm passte, Eritrea mit der Benadirküste durch eine Eisenbahn zu verbinden. Kaiser Menilek erhielt Mitteilung dieses Abkommens, so weit als es ratsam erschien, ob er aber mit einer solchen Einmischung in seine Souveränitätsrechte einverstanden, wurde er nicht gefragt. Frankreich verzichtete also auf das Recht der Ausführung der dritten Sektion der Eisenbahn, welches der Gesellschaft durch die Konzession von 1894 erteilt worden war. Im Beschneiden dieser Konzessionsrechte nun einmal begriffen, konnte man auch weitergehen und wirklich verlangte der Vertreter Frankreichs vom Kaiser Menilek für einen Strohhalm, mit Umgehung der Eisenbahngesellschaft, die Konzession für die zweite Sektion der äthiopischen Eisenbahnen, d. h. für die Linie Dire-Daua—Adis-Abeba. Es gelang ihm auch, und zwar auf durchaus nicht einwandfreie Weise, anfangs 1908 diese Konzession zu erhalten und zwar jetzt mit einer Garantietaxe von 6% auf den Import- und Exportwaren, wovon aber 2% an die äthiopische Regierung

zurückfallen sollen. Die so viel verschrieene und als unanwendbar erklärte Garantiebeteiligung des äthiopischen Staates feierte so seine Auferstehung, wenn auch in etwas verminderter Form und dem Charakter einer Beuteteilung.

Leider zeigte sich nachträglich, dass diese neu fabrizierte Konzession sehr flickbedürftig sei, und wurde bis in neuester Zeit an derselben so viel herumgedoktert, dass es ein Wunder sein wird, wenn ihr die zugesagte Lebensdauer von 99 Jahren beschieden sein wird.

Aber auch das Los der ersten Sektion der äthiopischen Eisenbahnen ist vorsichtig in jener Konzession vorgesehen. Kaiser Menilek hatte auf Drängen der französischen Regierung den neuen Konzessionär ermächtigt, diese Sektion zurückzukaufen und zwar um ihren *Erstellungspreis*. Doch damit konnte ja den Interessen der französischen Regierung nicht gedient sein und so interpretierte sie denn diese Bestimmung dahin, dass sie der Gesellschaft eine Entschädigung von zirka 18 Millionen anbot und mit gehörigem Nachdruck schliesslich anzunehmen zwang. Auf diese Weise war es der französischen Regierung gelungen, ein Privatwerk, das effektiv über 40 Millionen gekostet, um billigen Preis in ihren Besitz zu bringen.

Die Obligationäre und Kreditoren der C^{ie} Impériale des chemins de fer äthiopiens erhalten 55% ihrer Forderungen, die Aktionäre und die Konzessionäre dürften sich mit der Ehre begnügen, Jahre lang nicht pour le Roi de Prusse, sondern diesmal pour la belle Marianne gearbeitet zu haben.

Die neue Eisenbahngesellschaft, die sich auf Grund der neuen Konzession unter dem mütterlichen Schutze der französischen Regierung gebildet hatte, schien indessen der ganzen Geschichte doch noch nicht so recht zu trauen, und damit die unter so kundiger Geburtshilfe zustande gekommene Konzession nicht verfalle, sah sich die französische Regierung genötigt, den Anfang der Arbeiten für die zweite Sektion Dire-Daua—Adis-Abeba selbst an die Hand zu nehmen und gab sie dieselben in Regie. Bis heute sollen sie aber nur bis nach Hurso, etwa 20 Kilometer von Dire-Daua geführt haben, doch soll nun nach neuesten Nachrichten zwischen Kaiser Menilek und der französischen Regierung in allen die Eisenbahn betreffenden Fragen eine vollständige

Einigung erzielt worden sein, und sollen von nun an die Arbeiten sehr wahrscheinlich mit reicheren Mitteln und in beschleunigterem Tempo nach Adis-Abeba weitergeführt werden.

Seit der Konzessionserteilung anno 1894 sind bis heute über 15 Jahre verflossen und von diesen volle 7 Jahre in Diskussionen um dieses so viel angefeindete Streitobjekt.

Möge in Zukunft ein besserer Stern walten über diesem Unternehmen, das von seinen Initianten in aufrichtigster und loyalster Weise zum Wohle Äthiopiens und zur Hebung friedlicher europäischer Unternehmungslust angebahnt und teilweise ausgeführt worden. Möge insbesondere Äthiopien es nie bereuen müssen, die Hand dazu gereicht zu haben, diesem Unternehmen den Charakter und die Eigenschaften privater Erwerbstätigkeit zu entziehen!

