

Wir sind zur Zeit noch auf die Einfuhr gewisser fremder Rohstoffe angewiesen — z. B. Textilrohstoffe, Häute, Felle, Genußmittel. In noch viel stärkerem Maße besteht ein Einfuhrbedarf an nicht-agrarischen Rohstoffen wie z. B. Kupfer, Zinn usw. Wir brauchen daher ein hinreichend großes tropisches Kultivationsgebiet als Rohstoffquelle, das unserer Wirtschaft nach ihrem eigenen Ermessen zur Verfügung steht.

Neben ihrer Hauptaufgabe als Rohstoffquellen könnten überseeische Kolonien Absatzgebiete sein. U. a. wären es die Staatsaufträge für die verkehrstechnische Erschließung des Landes, die unserer Wirtschaft zugute kommen könnten. Darüber hinaus sind jedoch die Möglichkeiten des Absatzes bedingt durch den Grad der Ausnutzung der Kolonien als Rohstofflieferant und den damit in Zusammenhang stehenden Ausbau technischer Anlagen und wirtschaftlicher Einrichtungen.

Trotz der Erkenntnis der Bedeutung überseeischer kolonialer Rohstoffbasen und Absatzgebiete für uns, haben wir im Augenblick aus politischen Gründen kaum Veranlassung, aktive Schritte in der Frage der Rückgabe unserer ehemaligen Kolonien zu unternehmen. Die moralische Verpflichtung zu aktiven Schritten liegt bei denen, die uns die Kolonien unter dem Deckmantel der „Kolonialschuldfrage“ nahmen und die noch heute die Verfügungsgewalt über unsere Kolonien besitzen.

Kamerun heute und morgen.

Von Walter Freyer.

Geschichtlich bedeutsame Erfolge großer Staatsmänner und ganzer Völker beruhen im Grunde nie auf glücklichen Umständen. Jede glückliche Lage muß erst klar erkannt werden, ehe sie ausnützlich ist, und aus ungünstigen Umständen kann der klardenkende, unvoreingenommene Staatsmann, das kluge Volk noch einen Vorteil herauschälen. Voraussetzung ist das klare Denken, das mit Tatsachen und nicht mit Wünschen und unklaren Vorstellungen an die Erreichung eines Zieles herangeht oder aber nach Abwägung der Vor- und Nachteile klug genug ist, ein mageres Ziel aufzugeben.

Die Vorstellungen, die im allgemeinen über den Wert der Kolonie Kamerun für das Reich in Deutschland herrschen, sind doch, seien wir mal ehrlich, recht unklar und entsprechend wenig

dem obigen Grundsatz. Dabei stand gerade Kamerun in den letzten Jahren am ehesten noch für eine deutsche Verwaltung zur Diskussion.

Gingen mal gelegentlich solche Notizen durch die Zeitungen, die von einer Rückgabe oder Rückforderung Kameruns schrieben, so hatte der unvoreingenommene Leser die Vorstellung, daß dort „viele“ Deutsche ihr Brot finden könnten. Er denkt wohl weiter: „Da hinten in der Hochebene ist ja auch ein annehmbares Klima, dort können „viele“ siedeln, wir würden unsere Rohstoffe selber erzeugen, und Handel und Schiffahrt würden aufblühen.“ Hat jemand Statistiken im Kopf, wird er sagen: „Unsere Hauptimportsumme, die wir nicht recht drücken können, sind Oelfrüchte, und die können wir dann im eigenen Land erzeugen“. Solche oder ähnliche Vorstellungen werden wohl im allgemeinen bei dem Leser hervorgerufen, liest er etwas von Hoffnungen, daß Kamerun wieder unter deutsche Verwaltung kommt.

Wem ist wohl bei diesen Ueberlegungen klar, daß Kamerun heute noch auf dem Entwicklungspunkt steht, auf dem es Deutschland 1914 gelassen hat. Entwicklung in Afrika heißt aber Erschließung durch Verkehrswege, durch Eisenbahn und Autostraßen. Während gerade England in seinen alten Kolonien an der Westküste Afrikas nach dem Kriege viele tausend Kilometer Eisenbahnen und Autostraßen baute, hat Kamerun in seinen beiden heutigen Mandatsgebieten, dem englischen und französischen zusammen, in einem Gebiet so groß wie Deutschland seine 450 Klm. Eisenbahn und 1800 Klm. Autostraßen. Das ist der springende Punkt bei allen Ueberlegungen über die Wirtschaftlichkeit Kameruns, der im folgenden immer wieder in Erscheinung treten wird.

Und dabei waren es gerade die letzten 20 Jahre, in denen das Lastauto weite Gebiete in Afrika erschloß. Nur nicht in Kamerun. Von dem Haupthafen Kameruns, von Duala, gibt es noch keine Straße in das Innere. Man kann mit einem Auto einfach nicht herauskommen aus Duala, es sei denn, daß man es auf die eine der beiden zur deutschen Zeit gebauten Eisenbahnen setzt.

Die Mittellandbahn war bei Kriegsausbruch noch im Bau. Die letzten 150 Klm. wurden von den Franzosen vollendet, was sie sich hoch anrechnen. Mit den von den Franzosen und Engländern ausgebauten Chausseen sind jetzt 1800 Klm. Autostraßen vorhanden, von denen allerdings ein Teil zur Regenzeit nicht befahrbar ist. Diese Zahl ist der offiziellen Statistik entnommen, die man aber, soweit die französische Statistik betroffen ist, nicht als zuverlässig hinehmen darf, wie die folgenden Beispiele zeigen:

In dem als halbamtlich zu bewertenden Buch eines höheren Beamten des französischen Mandatsgebietes „L'effort Francais au Cameroun“ werden in statistischer Aufmachung geradezu Unwahrheiten über das Autostraßennetz in Kamerun gemacht. So wird u. a. mit Skizze und Angabe der sie benutzenden Autos eine Chaussee Edea-Yaunde genannt. Als ich 1930 diese Chaussee

suchte, fand ich die Spuren eines zur deutschen Zeit gebauten Trägerweges, über den inzwischen der Urwald wieder hingegangen ist. Nach Aussagen von Eingeborenen sollen die Engländer während des Krieges auf diesem Weg mit Autos bis nach Yaunde gelangt sein. Das waren sicher aber auch die Einzigen und Letzten, die diese „Autostraße“ benutzt haben.

Eine andere Geschichte ist die der Straße Kribi-Edea. Im Jahre 1929 wurde diese zur deutschen Zeit begonnene Straße von den Franzosen fertiggebaut und durch den Gouverneur feierlichst dem Verkehr übergeben. Zeitungsnotizen in Europa: „Neue bedeutsame Straße in Kamerun erschließt weiter das Land!“ Das war im November. Im Januar wurde die Chaussee wieder gesperrt, weil die nur aus Weichholz gebauten Brücken besonders auf der Strecke zwischen den Flüssen Lokundje und Njon schon wieder eingefallen waren.

Immerhin ist es aber dem Ausbau der Autostraßen und der Vollendung der Mittellandbahn mit zu verdanken, daß Kamerun von der letzten Blütezeit des kapitalistischen Welthandels sowie durch Ausfuhr von Palmkernen und Palmöl von der nach dem Kriege aufblühenden Margarineindustrie soweit profitieren konnte, daß der Gesamthandelsumsatz von etwa 60 Millionen im Jahre 1912 auf etwa 160 Millionen Reichsmark in den besten Jahren nach dem Kriege steigen konnte. Heute beträgt das Handelsvolumen keine 40 Millionen Reichsmark mehr!

Es ist nicht nur für den Zeitungsleser, sondern auch für den, der die vorhandene Literatur über Kamerun ernstlich studiert, schwer, sich ein richtiges Bild von dem Entwicklungsstand des Landes zu machen, ohne an Ort und Stelle die Berichte mit den Tatsachen vergleichen zu können. Großes Unheil richten da auch Zeitungsberichte und für die Unterhaltung zugeschnittene Bücher von Reportern und Reisenden an. Ich will gar nicht Gulla Pfeffer nennen, deren Name an der afrikanischen Küste genügt, um ein Gelächter hervorzurufen. Viel mehr tragen andere Schriftsteller zu einer verkehrten Vorstellung bei, die neben Stimmungsbildern und Abenteuergeschichten Tatsachen über ein Land, das sie nur auf der Durchreise kennen lernen, bringen wollen. Wenn Freyberg davon schreibt, daß der Handel in Duala zum überwiegenden Teil wieder in deutschen Händen sei, so entspricht das einfach nicht den Tatsachen. Im Jahre 1929, als Freyberg in Duala war, dem für den deutschen Handel in Kamerun nach dem Kriege günstigsten Jahre, betrug der Anteil der deutschen Firmen keine 10%. Er ist seitdem noch weiter gesunken.

Man kann erschrecken, wenn man an die Möglichkeit denkt, daß Enschlüsse auf Grund des Eindrucks gefaßt werden, den jemand durch Studium solcher Literatur über Kamerun faßt. Nicht immer gefährlich ist es, sich auf die statistischen Angaben über die Mandatsgebiete vollständig verlassen zu wollen. Die Einschätzung, die die französischen Statistiken über das Mandatsgebiet an der

afrikanischen Westküste genießen, geht aus der folgenden kleinen Geschichte hervor, die allerdings nicht für wörtlich wahr genommen werden darf:

In einem Bericht der französischen Mandatsverwaltung an den Völkerbund soll eine Statistik enthalten gewesen sein, die die Sterblichkeit an Schlafkrankheit in dem Distrikt X in Kamerun etwa angeben haben soll:

Jahr	Todesfälle an Schlafkrankheit
1929	2000
1930	600
1931	40
1932	1

In dem Bericht sei aber nicht erwähnt worden, daß es sich 1932 um den letzten überlebenden Eingeborenen in diesem Distrikt gehandelt hat.

Nach Aussagen von Missionaren, die von allen Europäern in engster Fühlung mit den Eingeborenen sind, soll es übrigens der französischen Mandatsverwaltung nicht gelungen sein, der Ausbreitung der Schlafkrankheit Einhalt zu gebieten, so daß noch nicht einmal mehr die Schätzungen der Einwohnerzahl Mittelkameruns zutreffen sollen.

Wem ist es überhaupt bewußt, daß Kamerun, ein Land so groß wie das Deutsche Reich, in beiden Mandatsgebieten zusammen mit 3,5 Millionen Bewohnern weniger Einwohner hat als die Stadt Berlin. Wenn ich vorhin sagte, daß die Entwicklung Kameruns von der Erschließung durch Verkehrswege abhinge, so sind die Grenzen einer möglichen Entwicklung vorläufig in der geringen Bevölkerungsdichte gegeben.

Oft wird aber aus dieser Tatsache die Vorstellung abgeleitet, daß in Kamerun dann eben noch unendlich viel Platz sei. Wenn nicht im Urwaldggürtel, so doch in dem gesunden Hochland. In diesem Zusammenhang denkt man an Siedeln und überträgt Bilder und Vorstellungen von Deutsch-Süd-West auf Kamerun.

Heute gibt es, soweit mir bekannt ist, zwei Farmer in ganz Kamerun, die man notfalls als Siedler ansprechen könnte. Warum denn nicht mehr? Das Land liegt doch da und wartet! Die französische oder englische Mandatsverwaltung würde jeden „Siedler“ mit offenen Armen empfangen! Es geht aber nicht, denn das aus gesundheitlichen Gründen nur in Frage kommende Hochland ist unerschlossen. Es gibt dort keine Eisenbahnen, keine genügende Straßen und keine schiffbaren Flüsse. „Unerschlossen“. Damit sind wir bei dem Kernpunkt der ganzen Ueberlegungen um Kamerun.

Dem Mitteleuropäer sagt dies Wort nichts, weckt keine Vorstellungen in ihm, er verbindet kein Erlebnis damit. Wer aber tagelang in Sonnenglut und Tropenregen durch Urwald oder Steppe gewandert ist, um eine Strecke nicht länger als von Hamburg

nach Lübeck zu bewältigen, oder wer sich lange Tage und Nächte, von Moskitos gepeinigt, durch flache Wasserläufe oder reißende Flüsse hat paddeln lassen müssen, um so weit wie von Hamburg nach Cuxhaven zu kommen, der weiß, was es heißt, keine Eisenbahn, keine Autostraße zur Verfügung zu haben. Was bedeutet aber die persönliche Unbequemlichkeit gegen die Unmöglichkeit, Waren, die man erzeugt, handelt oder braucht, wegbefördern oder herankommen zu können? Das bedeutet eben die Unmöglichkeit, an einem solchen Platz siedeln zu können. Das trifft für Kamerun, so wie es heute ist, für alle die nach der Karte und nach Bildern so schön gelegenen ausgedehnteren Siedlungsgebiete zu. Da hieße es, mit einem großen Kapitalaufwand und Energieverbrauch erst die Voraussetzungen zu schaffen. Die Frage, ob hier in Kamerun der sicherste Ertrag für Volk und Staat der aufgewandten Energie und festgelegten Werte zu finden ist, bliebe einer besonderen Untersuchung vorbehalten.

Da sind ja aber nicht nur die Hochlandgebiete im Norden, sondern da ist ja auch der Urwald mit seinem brachliegenden Reichtum an Holz und Oelpalmen und den klimatischen Vorbedingungen zur Kultur von Kakao, Tabak, Gummi, Bananen, u. a.

In Kamerun verrotten jährlich unendliche Mengen von Oelfrüchten. Deutschland muß jährlich noch als größte Importziffer für 500 Millionen Reichsmark Oelfrüchte, Oelisaaten und Oelkuchen aus dem Ausland einführen. Davon könnten wir nach den heutigen Exportziffern des französischen und des englischen Mandatsgebietes zusammen höchstens 10% aus Kamerun beziehen.

Theoretisch besteht aber die Möglichkeit, den Export an Palmöl und Palmkernen auf ein Vielfaches zu steigern, sobald Verkehrswege ausgebaut sind. Es ist Land genug vorhanden, um 15 Millionen Hektar mit Oelpalmen zu bepflanzen. Heute gibt es schätzungsweise 60 000 Hektar genutzte Oelpalmenbestände als Pflanzungen, Eingeborenen-Plantagen und gereinigte Wildbestände. Das wäre kein halber Prozent von den 15 Millionen Hektar. Außerdem gibt es besonders in Mittelkamerun, zwischen den Flüssen Nijon und Adonga, in einem Gürtel von 120 Kfm. längs der Küste Bestände von wilden Oelpalmen, die öfters spärlich, oft aber auch in einer solchen Dichte zu beobachten sind, daß man von Oelpalmenwäldern sprechen kann. Niemand beerntet diese Oelpalmen, da es keine Zugangsstraßen gibt.

Diesen Ueberlegungen nach wäre es in späterer Zukunft nach Erschließung des Landes und nach Lösung der Arbeiterfrage wohl möglich, Deutschlands Bedarf an Oelfrüchten und Oelkuchen in der heutigen Höhe aus der Erzeugung Kameruns an Palmöl und Palmkernen zu decken. Voraussetzung bleibt aber weiter, daß der Satz: „jede Oelfrucht kann in der Verwendung durch eine andere ersetzt werden“, voll seine Gültigkeit hat.

Deutschland brauchte an Kakao in den letzten Jahren jährlich rund 80 000 Tonnen. Kamerun kann in beiden Mandats-

gebieten bei voller Ausnutzung der in den letzten Jahren wegen der niedrigen Preise oft nicht beernteten Eingeborenenpflanzungen bis zu 10 000 Tonnen Kakao liefern. Auch diese Zahl ließe sich steigern, wenn die Voraussetzungen durch Festlegung von Werten in Straßen und Eisenbahnen geschaffen sind und wenn die Arbeiterfrage, auf die ich noch zurückkommen werde, keine schnelle Grenze zieht.

In diesem Zusammenhang mag erwähnt werden, daß die Steigerung der Ausfuhr Kameruns nach dem Kriege auf das bald Dreifache gegenüber 1912 sich zu 10% daraus erklärt, daß jetzt erst die vor dem Kriege auf Anregung der deutschen Verwaltung und mit deren Hilfe von den Eingeborenen besonders längs des Flusses Mungo angelegten Kakaopflanzungen in Ertrag gekommen sind.

Auch für Tabak und Kaffee liegen schon genügend Anbauversuche vor, so daß feststeht, daß diese in großen Gebieten Kameruns gedeihen. In nennenswertem Umfang sind diese Produkte aber noch nicht zum Anbau gelangt.

Vor dem Kriege wurde wegen der höheren Preise (etwa das Zwanzigfache der heutigen Preise) schon weit mehr Kautschuk aus Kamerun ausgeführt als in den letzten Jahren. Während es sich vor dem Kriege ausschließlich um von den Eingeborenen in Raubbau gewonnenen Kautschuk handelt, kommt jetzt nur der auf Pflanzungen geworbene zur Ausfuhr. Der jetzige Export beträgt gut 1000 Tonnen jährlich, Deutschlands Bedarf 50 000 Tonnen, so daß wir unter den heutigen Verhältnissen 2% aus Kamerun decken könnten.

Von den deutschen Pflanzungsgesellschaften in dem englischen Mandatsgebiet sind in den letzten Jahren in großem Maßstab Bananen zum Anbau gelangt, da sie die einzige Kultur sind, die bisher nach Beginn der Weltkrise noch die Unkosten deckte. Es laufen jetzt 3 Spezialdampfer, die diese Bananen einwandfrei nach Europa transportieren. In Deutschland trifft man schon allenthalben diese Banane „mit dem Pflanzerkopf“ als Marke, die im gewissen Sinne wirklich als deutsche Banane angesprochen werden kann. Diese Pflanzungen in dem englischen Mandatsgebiet können heute wohl 10% des deutschen Bananenverbrauches decken. Auch die französische Verwaltung hat versucht, den Anbau von Bananen durch Exportprämien zu fördern, hat aber bis auf einzelne, zum größeren Teil wieder deutsche Versuche keinen Erfolg gehabt und jetzt die Exportprämienzusicherung wieder zurückgezogen.

Bei Bananen taucht allerdings die Frage auf, wieweit wir diese für die Volksernährung benötigen. Anders als bei Ölen und Fetten könnte die Einfuhr von Bananen jeden Tag verboten werden, ohne im Reich Verwirrungen hervorzurufen. Die Bananen sind jedenfalls kein Produkt, das wir unbedingt mit in Rechnung stellen müssen bei der Frage, ob der Erwerb einer Kolonie wie Kamerun uns nützlich wäre oder nicht.

Auch der geradezu unererschöpfliche Holzvorrat in den Urwäldern Kameruns ist wohl kein Vorteil, von dem Deutschland in den nächsten Jahren schon im großen Maßstabe profitieren kann. Kamerun bietet fast 20 Millionen Hektar Urwald mit einem durchschnittlichen Holzbestand von 200 bis 250 Kubikmeter pro Hektar. Hiervon mögen 60% exportierbares Holz sein, das schon einen Markt hat oder dessen Verwendbarkeit an Stelle gebräuchlicher europäischer Hölzer wie Fichte, Tanne, Eiche, Pappel, Buche wie auch Teck u. a. theoretisch nachgewiesen ist.

Die Herauscheidung der Stämme aus dem Urwald ist von den Verkehrswegen besonders stark abhängig, wobei nur 2, höchstens einmal 3 Klm. auf beiden Seiten der Eisenbahnen, der Straßen oder der schiffbaren Flüsse wegen des schwierigen und kostspieligen Transportes im Walde selber ausnützlich sind. Trotzdem sind Schätzungsweise noch nicht 25% der erschlossenen Gebiete ausgebeutet.

Neben Hölzern, deren Bedarf durch Kontingentaustausch Deutschlands mit seinen Nachbarn gedeckt ist, liefert besonders noch Französisch-Westafrika für etwa 15 Millionen Reichsmark 150 000 Tonnen Harthölzer und Jurnierhölzer jährlich nach Deutschland. Kamerun könnte heute hiervon 35 000 Tonnen liefern und diese Menge, wenn sich der Holzschlag in Kamerun erst wieder bezahlt macht, innerhalb von einem oder zwei Jahren auf das Vierfache steigern, in diesem Falle auch ohne gleich große Kapitalien investieren zu müssen. Hier würde die Initiative mittlerer und kleinerer Unternehmer mit einem Kapital von RM. 20 000.— ein Tätigkeitsfeld finden, immer vorausgesetzt, daß diese höhere als die augenblicklichen Preise erzielen, die unter den Werbungskosten liegen. In den Jahren 1925, 1926 und 1927 sind auf den Holzschlägen in Kamerun Vermögen verdient worden, während diese Unternehmer bei den heutigen Preisen nicht mehr ihr Auskommen haben.

Die Gesamtausfuhr der beiden Mandatsgebiete mag jetzt jährlich den Wert von 20 Millionen Reichsmark haben. Sollte es uns nun gelingen, diese gesamte Ausfuhr nach Deutschland zu leiten, wäre der Umlauf theoretisch gesehen vielleicht so:

Der deutsche Handel würde für 20 Millionen Reichsmark Produkte von den Eingeborenen aufkaufen oder als Arbeitslohn an die Pflanzungsarbeiter für die Werbung im Jahre ausgeben. Praktisch wären das dieselben 20 Millionen Reichsmark, die bisher für die Produkte an dieselben oder an andere Eingeborene gingen. Die Eingeborenen legen diese Einnahmen nahezu restlos in Industriewaren an. Das sind aber noch keine deutschen Waren, die gerade in den letzten Jahren gegen £- und \$-Entwertung und gegen das japanische Dumping nur schlecht konkurrenzfähig waren.

Ein Einfuhrmonopol nach Kamerun könnte sich Deutschland, so wie die Dinge heute liegen, nicht schaffen. Die Gesamtein-

fuhr nach Kamerun mag 16 Millionen Reichsmark betragen, wovon heute nur 10% deutsche Waren sind. Würde eine deutsche Verwaltung die Einfuhr nichtdeutscher Waren nach Kamerun unterbinden, würden die benachbarten englischen und französischen Kolonien mit dem gleichen Vorgehen antworten. Allein Nigerien nimmt aber heute noch für 20 Millionen Reichsmark deutsche Waren auf, also mehr, als Kamerun überhaupt einführt.

Wenn wir nun voraussetzen, daß es unter deutscher Verwaltung möglich wäre, neben dem alten deutschen Anteil am Warenimport nach Kamerun von 10% den Anteil der jetzigen Mandatsverwaltung von 40% für die deutsche Industrie zu sichern, so würde immer nur die Hälfte der an die Eingeborenen für Produkte gezahlten Gelder in das Reich zurückfließen. Das wären 8 Millionen Reichsmark oder ein Drittel von dem, was uns z. B. Estland jetzt abnimmt. Das wäre nach dem heutigen Stand der Erschließung die größtmögliche Belebung der Industrie durch Kamerun.

Bei weiterer Erschließung Kameruns steigt natürlich die Exportziffer. Alles Geld, was in Form von Arbeitslöhnen bei Pflanzungsanlagen und Verkehrswegebau von Deutschland in Kamerun investiert werden würde, würde im günstigsten Falle nur zu 50% in das Reich zurückfließen. Bei der heutigen Lage des Reiches sind aber im Reich selber noch viele Möglichkeiten vorhanden, Kapitalien so anzulegen, daß sie immer fortwirkend der deutschen Wirtschaft neuen Schwung geben.

Welche Belebung könnten wir nun für die deutsche Schifffahrt durch die Verwaltung Kameruns durch Deutschland erwarten? Natürlich ist es, wie für den Handel, auch für die Schifffahrt nicht denkbar, die Häfen Kameruns für nichtdeutsche Flaggen zu sperren. Um aber die äußersten Grenzen des benötigten Schiffsraums zu zeigen, sei gesagt, daß in den kameruner Häfen (Duala, Kribi, Victoria Tiko und einschließlich gelegentlicher Holzladungen aus Flußmündungen) etwa 80000 Tonnen jährlich gelöscht und 150000 Tonnen geladen werden, was ein Zehntel von dem Warenverkehr z. B. des Hafens Emden ist.

Der Passagierverkehr würde bei 900 Europa-Passagen im Jahr eine Belebung empfangen, wobei sich die deutschen Schiffe schon durch die Beamtenpassagen einen größeren Anteil als bisher (keine 100 Europa-Passagen jährlich) sichern könnten.

Welche Vorstellung hat wohl der Leser von der Anzahl der heute in Kamerun beschäftigten Europäer, wieviel Deutsche könnten wohl gegebenenfalls dort im englischen und französischen Mandatsgebiet zusammengenommen ihr Brot finden? Heute nach der Weltkrise, für die die Kolonie als vom Welthandel stark abhängig besonders empfindlich ist, gibt es in beiden Mandatsgebieten zusammen, einem Gebiet so groß wie das Deutsche Reich, bei weitem keine zweitausend Weiße mehr, nachdem in den Konjunkturjahren 1927 und 1928 die Zahl von zweitausend etwas überschritten war.

In dieser Zahl sind alle Beamten, Missionare und Syrier mitgerechnet. In beiden Kamerun finden heute etwa 120 Deutsche ihr Brot, wovon der weitaus größte Teil von den deutschen Pflanzungsunternehmungen in dem englischen Mandatsgebiet beschäftigt ist. Diese Zahlen können bei einer Intensivierung der kameruner Wirtschaft durch neu anzulegende Kapitalien erhöht werden, aber nie in dem Maße, daß sie den Arbeitsmarkt im Reich entlasten. Niemals wird man auch, wie es im Reich manchmal gerechnet wird, für jede zusätzlich in Umlauf gebrachten RM. 2 000 eine Arbeitsstelle finden. Geht das Geld doch zum großen Teil an die schwarzen Arbeiter, die es nur zum Teil wieder in deutschen Industriewaren anlegen.

Eines der Hauptprobleme bei einer weiteren Erschließung Kameruns wird die Arbeiterfrage werden, die in anderen Kolonien der Westküste schon heute große Schwierigkeiten bereitet. Europäer können in dem Tropenklima, nur wenige Grade unter dem Äquator, keine körperliche Arbeit leisten. Auf der Kamerun vorgelagerten großen spanischen Insel Fernando Po herrscht ausgesprochener Arbeitermangel, und bei dem Bau der Bahn von Pointe Noire in Französisch-Mittel-Kongo zum Kongosluß werden Chinesen als Arbeiter beschäftigt.

Die Bevölkerung der beiden Mandatsgebiete Kamerun wird auf 3 Millionen Köpfe geschätzt. Hiervon sollen auf den Herrenstamm der Fulbe und auf die Handel und Handwerk betreibenden Haussa, Arabar und Kanuri 1,5 Millionen fallen, die alle niemals auf Pflanzungen arbeiten würden. Vorausgesetzt, daß von den bleibenden 1,5 Millionen alle Stämme Arbeit auf Pflanzungen, jedenfalls auf einen gelinden Druck hin, annehmen würden, muß man neben den Kindern und Alten noch die Arbeitskräfte abziehen, die zur Nahrungserwerb für die Eingeborenen selber nötig sind.

Es ist sicher eher zu hoch als zu niedrig geschätzt, wenn ich die für Arbeiten auf Pflanzungen sowie für Straßen und Eisenbahnbau zur Verfügung stehenden schwarzen Arbeiter mit 300 000 einschätze. Hiervon befinden sich heute in beiden Kamerun zusammen schätzungsweise 45 000 Eingeborene in einem Anstellungsverhältnis. Der Rest liegt buchstäblich auf der faulen Haut und tut den ganzen Tag über nichts, ohne auch etwas tun zu wollen oder dies nötig zu haben. Solange der Franzose noch kein Bedürfnis nach europäischen Industriewaren hat, oder wenn er nicht gerade zwei, drei Jahre Arbeit annimmt, um sich das Geld zum Kauf einer Frau zu sparen, kann er in seinem Dorf liegen und sich von den Frauen ernähren lassen. Nur durch einen gewissen Zwang, der in weiten unerschlossenen Gebieten leicht illusorisch werden kann, werden sich die arbeitsfähigen Männer bereit finden, Lohnarbeit anzunehmen. Die letzte Steigerungsmöglichkeit für die Erschließung des Landes durch Verkehrswege und für die Kultivierung für Deutschland wichtiger Produkte ist

nicht durch Boden- oder Klimaverhältnisse, sondern durch die vorhandenen Arbeitskräfte gegeben.

Es wird sicher schwer halten, große Straßen- und Eisenbahnbauprojekte in Kamerun durchzuführen und gleichzeitig große Gebiete unter Kultur zu nehmen. Es sind heute auch die durch die beiden Eisenbahnen (450 km), die bestehenden Autostraßen (1800 km) und die schiffbaren Teile der Flüsse im Küstengebiet (700 km) gegebenen Möglichkeiten zur Anlage von Kulturen und Ausbeute des Holzes noch nicht voll ausgenutzt, sodaß hier das erste Teilziel für deutschen Unternehmungsgeist und deutsches Geld in Kamerun gegeben wäre. Solange sich aber Deutschland mit dem jetzigen Stand der Erschließung Kameruns zufrieden geben würde, um nur die noch vorhandenen Möglichkeiten auszubeuten, könnte die Kolonie nie eine solche Bedeutung für Deutschlands Rohstoffversorgung bekommen, daß sich der Erwerb derselben für die Volkswirtschaft auswirken würde. Die Erschließung bedeutet aber Eisenbahn- und Wegebau.

Wenn wir nun einmal unterstellen, Deutschland hätte Kamerun in irgendeiner Form wieder in eigene Verwaltung übernommen und hätten nach Lösung des Arbeiterproblems deutsches Geld angewandt, das Gebiet großzügig zu erschließen, und produziere mit Hilfe der Schwarzen einen Teil seiner Rohprodukte selber, dann ist immer noch nicht die Frage gelöst, wie wir diese nach Einsatz deutschen Blutes und deutscher Werte geschaffene Rohstoffquelle gegen böswillige Nachbarn schützen sollen und wie wir die im Falle eines Krieges erst recht wichtige Verbindung mit unserer Rohstoffquelle sichern können. Sich aber die Verbindung durch Kriegsschiffe sichern zu wollen, hieße teilzunehmen am Flottenwetttrüsten, hieße wieder an die Vorkriegspolitik mit der Orientierung nach dem Westen anzuknüpfen.

Das muß einem klar sein: Kolonialpolitik heißt Westpolitik. Dem klugen Staatsmann, dem klar denkenden Volk ist es überlassen, die Ausmaße und Grenzen eines erwünschten Zieles mit dem Verstande zu erforschen und nach seiner Einsicht die Entscheidung zu treffen, ob die zur Erreichung desselben aufzuwendenden Kräfte und Werte später einen gebührenden und gesicherten Ertrag bringen.
