

<b>Zeitschrift:</b>	Schweizerische Geometer-Zeitung = Revue suisse des géomètres
<b>Herausgeber:</b>	Schweizerischer Geometerverein = Association suisse des géomètres
<b>Band:</b>	10 (1912)
<b>Heft:</b>	1
<b>Artikel:</b>	Vierzehn Monate bei Eisenbahnarbeiten im Urwalde von Kamerun
<b>Autor:</b>	Pestalozzi, Emil
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-182113">https://doi.org/10.5169/seals-182113</a>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 13.02.2026

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

Nous tenant volontiers à votre disposition pour de plus amples renseignements, nous vous présentons l'assurance de notre haute considération.

*E. Röthlisberger*

Inspecteur fédéral du cadastre Berne.

*M. Ehrensberger*

Président de la Société suisse des Géomètres St-Gall.

---

## **Vierzehn Monate bei Eisenbahnarbeiten im Urwalde von Kamerun.**

Von Emil Pestalozzi.

Die freundschaftlichen Beziehungen zum Redaktor dieser Zeitschrift veranlassen und ermutigen mich, gewissermassen als Fortsetzung der in Nr. 9, Jahrgang 1909, erschienenen Mitteilungen über „Bahnbau in Togo“ einige weitere Erfahrungen und Beobachtungen aus dem dunkeln Erdteil, diesmal aus Kamerun, beizufügen. Fast gleichzeitig als die erwähnte Arbeit im Druck erschienen war, wurden die Studien für die Togo-Hinterlandbahn beendigt. Da erreichte mich der Befehl meiner Firma, mich nach der  $3\frac{1}{2}$  Tagereisen entfernten Kolonie Kamerun einzuschiffen, um dort an den Vorarbeiten der Kamerun-Mittellandbahn mitzuwirken. Was ich dort im Laufe des letzten Jahres an Eindrücken und Erfahrungen gesammelt habe, möchte ich dem Leserkreise dieser Zeitschrift, bei dem ich ein wohlwollendes Interesse dafür voraussetzen kann, in den folgenden Zeilen in schlichter Weise darzustellen versuchen.

Kamerun liegt an der Stelle des Golfes von Guinea, wo die Küste aus der Richtung Ost-West übergehend von Nord nach Süd verläuft. Duala, der Haupthafen und zugleich grösster Handelsplatz, liegt in  $4^{\circ}$  nördl. Breite und  $10^{\circ}$  östl. Länge von Greenwich. Es ist deutsches Schutzgebiet und umfasst eine Fläche von rund 300,000 km<sup>2</sup>.

Die Küste Kameruns hat eine Länge von ca. 300 km. Das Innere der Kolonie ist ein Hochland mit einer durchschnittlichen Meereshöhe von 700–800 Meter. Gneis und Granit, bedeckt von einer fruchtbaren Schicht Lahorit, bilden die Bodenkruste.

Dicht hinter der Küste dehnt sich ein breiter Urwaldgürtel, der sich stellenweise bis 300 km weit in die Hügellandschaft hinein erstreckt.

Das imposanteste Wahrzeichen des Landes, das sich dem vom Westen kommenden Reisenden vor allem darbietet, sind die gewaltigen Massen des 4000 m hohen Kamerunberges und seine Fortsetzung, die spanische Insel San Fernando-Poo. Die Kegelform dieser Erhebungen lässt auf vulkanischen Ursprung schliessen; tatsächlich hat auch im Jahre 1910 nach langer Zeit der Krater des grossen Kamerunberges durch eine Eruption seinen Unwillen über das Vordringen der Zivilisation kundgegeben, die langsam Breschen in den beinahe undurchdringlichen Urwald schlägt. Durch diese Breschen führt nun eine Nordbahn; eine Mittellandbahn ist im Bau, die erstere steht vor ihrer Eröffnung und soll den jungfräulichen Boden des Hinterlandes erschliessen und der Küste näher bringen.

Nachdem der Dampfer die Reede von Victoria, den ersten Ort Kameruns, verlassen, nähert er sich in 6-stündiger Fahrt dem vorläufigen Endziel, Duala. So interessant und abwechslungsreich die Fahrt zwischen Fernando-Poo und dem kleinen Kamerunberg hindurch am Anfang gewesen ist, umso langweiliger und eintöniger wird sie gegen den Schluss der Reise. Das Wasser wird schmutzig, das Ufer, zur Linken sich allmählich verflachend, ist von einem Netz von einzelnen Wasserarmen durchzogen. Weit und breit, wohin das Auge blickt, überall das undurchdringliche Mangrovengebüsch, dessen grünes Kleid bei Flut vom Wasserspiegel erreicht wird, bei Ebbe aber einen Gürtel von schmutzig brauner Farbe bis an den sumpfigen, haltlosen Boden bildet.

Duala erreicht man von der See aus durch Einfahrt in eine grosse, wasserreiche Bucht, welche einigermassen entfernt an die Mündung der Elbe bei Kuxhaven erinnert. Sie ist das Mündungsbecken dreier hier zusammentreffender Flüsse, des Wuri, des Mungo und des Dibamba. Nur Dampfer mit geringem Tiefgang können bis auf die Höhe des Ortes hineinfahren. Grösseren Dampfern ist die Einfahrt durch eine Barre versperrt; dieselben sind gezwungen, ungefähr 3 km weit draussen vor Anker zu gehen, um von hier aus die Fracht durch umständliches Verladen auf Leichter zu löschen. Sobald der Anker gefallen und die Quarantäneflagge gesunken, entleeren die schon seit langem wartenden Dampferchen und Ruderboote ihre Insassen an Bord; es werden zwischen alten Bekannten Begrüssungen gewechselt und was die

Hauptsache für die Bordgäste ist: sie begeben sich so schnell wie möglich in den Rauchsalon, um sich dem für Afrikaner seltenen Genuss eines frischen Bieres vom Fass zu ergeben. Wer von den Passagieren den Dampfer zu verlassen hat, sucht möglichst schnell, und vor allem aus noch vor 6 Uhr, dem Einbrechen der Nacht, an Land zu kommen. Durch Erfahrene ist man während der Fahrt auf die Schwierigkeiten eines ersten Nachtlagers aufmerksam gemacht worden.

Nachdem mich der erste Offizier darüber aufgeklärt, dass der Dampfer erst am folgenden Mittag seine Reise fortsetzen werde, entschloss ich mich, an Bord zu bleiben. Ich hatte es nicht zu bereuen, denn tags darauf erzählten mir Kollegen mit alkoholschwerem Kopfe, dass ich weitaus das Gescheitere getan hätte. In dem einzigen Hotel war natürlich kein Bett mehr zu finden. So waren sie gezwungen, in der Wirtsstube zu bleiben, bis sich der letzte Gast entfernt, um dann zu dritt auf dem Billard einige Stunden den Schlaf vergeblich zu suchen. Im Laufe des Tages wurde uns das Programm für die nächsten Monate mitgeteilt. Dasselbe lautete: Mit nächster Gelegenheit Abfahrt nach Edea und von dort ca. drei Tage zu Fuss in die Gegenden, welche mutmasslich zur Linienführung der Bahn Duala-Edea-Yaunde am geeignetsten erschienen. Während mehrerer Monate waren noch generelle Aufnahmen zu machen, lediglich nach Schrittmass, Kompass und Aneroidbarometer. Ungefähr alle 15 km sollte die Höhe eines Punktes mit dem Siedethermometer bestimmt werden.

Die Barkasse (ungefähr so gross wie eine Dampfschwalbe auf dem Zürichsee, nur etwas seetüchtiger), welche uns in 48 Stunden durch das Kamerunerbecken den Sanagafluss hinauf nach Edea bringen sollte, brauchte wegen mehrmaligem Maschinendefekt die dreifache Zeit. Da man aber in Afrika nicht mit Tagen zu rechnen braucht und wir drei Passagiere diesen langsamen Betrieb gewohnt waren, tat die Verzögerung dem Genuss der Fahrt keinen Abbruch. Sowohl auf einen Neuling, der frisch aus Europa, als auch auf uns, die wir aus der spärlich bewachsenen Savannenlandschaft von Togo hieher kamen, übte die Vegetation einen überwältigenden Eindruck aus. Haushohes Dickicht zur Linken und zur Rechten wechselte ab mit einzelnen kleinen Negerdörfern, deren Einwohner in dem fischreichen Fluss

ihre Nahrung finden. Im ganzen mussten wir fünf Nächte auf dem Fahrzeuge zubringen, bis am sechsten Tage endlich Edea erreicht wurde. Die Fahrt erinnerte mich vielfach an Schilderungen der Indianergeschichten aus dem wilden Westen Amerikas, nur dass hier alles bedeutend friedlicher verlief; die wenigen Canoes, die wir im Laufe eines Tages trafen, waren nicht etwa mit blutdürstigen Rothäuten, sondern mit friedlich fischenden Negern besetzt.

Edea ist der Sitz eines Bezirksamtes, sowie verschiedener Faktoreien. Der Ort zählt neben 2--3000 Schwarzen nur ungefähr 50 Europäer. Hier wie an andern Orten haben sich sowohl die Basler, wie die katholische Mission schon seit langer Zeit festgesetzt. Die Wichtigkeit des Ortes ist bedingt durch seine geographische Lage. Hier ist die Schiffbarkeit des Flusses zu Ende; etwa 1 km flussaufwärts bilden die mächtigen Edeafälle für jedes Fahrzeug ein unüberwindliches Hindernis. Aus grosser Ferne schon ist das Donnern der gewaltigen Wassermassen vernehmbar, welche schätzungsweise in der vierfachen Breite des Rheinfalles hinunterstürzen. Dieser Vergleich erlaubt uns eine Vorstellung von der Grossartigkeit des Eindruckes, den das seltene Naturschauspiel auf den Beschauer ausübt.

Eine grosse Insel teilt auf der Höhe von Edea den Sanaga in zwei mächtige, 150 bis 200 m breite Arme, über welche die Eisenbahn geführt werden muss. Die Eisenkonstruktionen für diese beiden bedeutendsten Brücken wurden geliefert und montiert durch die Firma Krupp in Essen für den Nordarm, von der Hütte Gustavsburg für den Südarm.

Bis Edea war die Linienführung bestimmt; über den weiteren Verlauf derselben sollten nun in der Weise, wie ich sie für den Bahnbau in Togo geschildert, erst Aufklärungsarbeiten und nachher spezielle Aufnahmen gemacht werden.

Nach Verlauf von zwei Tagen wurden mir vom Bezirksamt 50 Träger zugewiesen. Somit machte ich mich zum Abmarsch nach Südosten bereit. Von meinen zwei Kollegen, mit denen ich fünf Nächte so nahe beisammen gewesen und auf der abenteuerlichen sechstägigen Flussfahrt fröhliche Stunden verlebt hatte, nahm ich Abschied. Auf Wiedersehen — in 11 Monaten fahren wir zusammen, hoffentlich gesund, nach Hause! Leider kam es nicht so; ich sah keinen wieder; der eine musste nach

zwei Monaten gesundheitshalber nach Europa zurückkehren, der andere ist dem Schwarzwasserfieber erlegen und ruht in afrikanischer Erde.

Während den nun folgenden fünf Marschtagen hatte ich aufs neue Gelegenheit, die überaus üppige Vegetation Kameruns persönlich in Augenschein zu nehmen. Bis ungefähr drei Stunden hinter Edea durchquert man anfangs noch auf der neuen Yaundestrasse, später nur noch auf sogenannten Busch- oder Negerpfaden teils richtige, erntefähige, teils total verwilderte Farmen. Während des ersten Tagemarsches begegnete ich etwa alle halben Stunden einem Negerdorf, ein sogen. Town, wie sich die Neger selbstgefällig ausdrücken, auch wenn es nur aus fünf armseligen Hütten besteht. Jedes Dorf hat selbstverständlich seinen König, der entweder rauchend oder schlafend vor seinem Hause sitzt. Zu arbeiten braucht er nicht; die wenige Arbeit, die zur Ernährung seiner Familie nötig ist, wird von seinen Weibern verrichtet, deren Zahl den Maßstab seines Wohlstandes ausdrückt. Spätestens  $4 \frac{1}{2}$  Uhr abends müssen, wenn man sich auf der Reise befindet, die Vorbereitungen für das Nachtquartier getroffen werden. Man wählt dazu, wenn immer möglich, die Nähe eines grösseren Dorfes, wo man sicher ist, für die 50 Träger, mit denen man durchschnittlich reist, Unterkunft zu finden, und wo ihnen Gelegenheit geboten ist, anständige Nahrung zu kaufen und zu bereiten. Während ein passender Platz für das Aufstellen meines Zeltes hergerichtet wird, sorgt der Koch für das Nachtmahl, das meistens aus einem Huhn oder einem unterwegs geschossenen Vogel besteht. Papageientauben schmecken auf der Reise besonders vortrefflich. Die Zeit bis 6 Uhr, wo plötzlich die Dunkelheit hereinbricht, verstreicht sehr schnell. Der Häuptling erscheint oder wird herbefohlen, um seine Aufwartung zu machen. Nach der Begrüssung erhält er den Befehl: „In einer Viertelstunde erscheinst Du hier mit genügend Essen, hauptsächlich Bananen (Planten geheissen) für meine Leute. Ich werde sorgen, dass Du richtig bezahlt wirst. Ist der Proviant zu dieser Zeit nicht da, so sende ich meine Leute aus, damit sie sich in Deinen Farmen ihr Essen selbst holen. Wo dann die Bezahlung bleibt, kannst Du Dir denken.“ Dies wird ihm entweder durch den Dolmetscher oder wenn der gnädige Herr Küstenenglisch versteht, durch diese Sprache beigebracht. Erst nachdem diese Magen-

frage erledigt ist, kann man sich die wohlverdiente Ruhe nach dem Tagesmarsche gönnen, oder auch noch nicht! Ist man nämlich verspätet und muss das Nachtmahl bei Licht eingenommen werden, so beginnen die teils gefährlichen, teils aber mehr unangenehmen Quälgeister der Nacht ihre unerspriessliche Tätigkeit. Mosquitos schwirren uns um die Ohren und erinnern daran, falls man es vergessen hätte, dass man sich in einem Fieberlande befindet. Unzählige 1—2 cm lange, beflügelte Termiten (Ameisen) werden durch das Licht angezogen und taumeln, scheinbar durch die Lichtquelle betrunken, in Teller, Löffel und Mund. Wie oft kommt es da vor, dass einem diese Plage das Essen, das man so nötig hätte, verekelt und man sich verzweifelt ins Bett unter das Mosquitonetz flüchtet. An Schlaf ist aber noch lange nicht zu denken; das Konzert der nun erwachten Grillen und das Geschrei und Geschnatter der Träger dauern noch eine ziemliche Weile an und hören nicht eher auf, als bis letzteren energisch, ja oft handgreiflich Ruhe geboten wird.

Um mich vor etwaigem Diebstahl zu schützen, hielt ich mir nachts immer einige Wächter, gewöhnlich zwei, welche abwechselnd zu wachen hatten. Wie oft aber kam es vor, dass ich mir in schlaflosen Nächten eine Kontrolle über deren Wachsamkeit erlaubte, und beide Herren schlafend fand. Das Feuer, das sie zu unterhalten hatten, war verlöscht. Ameisenschwärme, welche durch zwei Mann kaum von ihrer einmal eingeschlagenen Richtung mit Feuer und Asche abgewehrt werden können, finden keinen Widerstand und wehe dem Europäer, der nicht dafür gesorgt hatte, dass die Füsse seines Bettes in alten Blechdosen stehen, die mit Petroleum gefüllt sind! Der unerfahrene Neuling kann sich bei einem solchen Ameisenangriff nützliche Lehren holen. Mannigfaltig sind die Unannehmlichkeiten Afrikas; wollte ich sie alle aufzählen, käme ich weit über den Rahmen dieses bescheidenen Aufsatzes hinaus. Nur so viel sei noch gesagt, dass nicht Löwe, Leopard, Schlange und Krokodil die gefährlichsten Tiere in dieser Wildnis sind; sie heissen Sandflöhe, Ameisen, giftige Fliegen und Ratten. Schlangen, vor denen sich frisch Angekommene in der Regel am meisten fürchten, sind nicht besonders gefährlich; es treten im Vergleich zu ihrer Häufigkeit sehr wenig Unfälle ein. Es kann aber etwa vorkommen, dass sich eine in den Bettüchern verkriecht und der Ermüdete mit einem Satz vom Bette aufschreckt.

Morgens 6 Uhr versammelt sich die ganze Trägergesellschaft vor dem Zelte und man ist nolens volens gezwungen, ihrem begreiflichen Drängen nachzugeben, in der Morgenkühle zu marschieren. Ungefähr eine Stunde vergeht, bis das Zelt abgebrochen und alles marschfertig ist.

Schon die ersten Marschtagen brachten mich in richtige Urwaldgegenden, deren eigentümliche Schönheit die Unannehmlichkeiten unruhiger Nächte vergessen lässt. Das Durchwandern derselben wird für jeden, der Sinn und einiges Verständnis für die Natur besitzt, zum hohen Genusse. Dr. Külz, ein vieljähriger Afrikakenner, schildert uns diese Urwaldstimmungen in folgenden lebendigen Zeilen, welche ich mir erlaube, wörtlich hier wieder zu geben:

„Tausenderlei Leben herrscht in dem Urwald, tausenderlei Formen und Farben der Tier- und Pflanzenwelt trifft man an, überall ist er verschieden, und wenn man als Wanderer vor seiner Karawane ihn durchpilgert, so wechseln bei aller Gleichartigkeit des Grundtones doch dauernd die einzelnen Szenerien auf beiden Seiten des Weges. Ehrwürdige Baumriesen mit viel hundertjährigem Alter überragen hie und da das Gesamtbild, ihre grünen Kronen bald mit wenigen starren Zacken zu den Wolken emporstreckend, bald mit verschlungenem Geäst ein schattiges, dichtgeflochtenes Kunstwerk bildend. Was würden sie erzählen können, wenn ihre Sprache verständlich wäre! Schlanke Lianen schlingen liebelechzend ihre Arme um den alten Recken, der sich geduldig die Liebkosungen gefallen lässt. Doch wehe, wenn er nicht rechtzeitig ihre Netze zersprengt; erbamungslos wird er von ihnen erdrückt. Manch sterbender Riese mit kahlem Haupt gibt Zeugnis davon, manch einer liegt bereits am Boden. Ein weiches Leintuch aus samtnem, grünen Moose deckt den verwesenden Leib, Farrenkräuter mit langen Wedeln halten die Totenwacht, bunte Falter umflattern ihn. Freilich ist es kein ewiger Tod für ihn. Die Berühring mit der mütterlichen Erde lässt gar bald neues Leben aus ihm erstehen. Aus seinen verwitternden Resten schiessen üppig neue Gebilde hervor. Wenn sie auch nicht die imposante Höhe des Gefallenen erreichen, so füllen sie doch reichlich seine Lücke aus.

(Schluss folgt.)