

Zeitschrift: Jahresberichte der Geographisch-Ethnographischen Gesellschaft in Zürich
Band: 1 (1899-1900)
Artikel: Über die Verkehrsentwicklung in Äthiopien [Vortrag]
Autor: Ilg, Alfred
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1250>

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: 16.04.2026

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

VI.

Wissenschaftliche Beilage.

Über die

Verkehrsentwicklung in Äthiopien.

Vortrag

von

ALFRED ILG

Ehrenmitglied der Gesellschaft.



Leere Seite
Blank page
Page vide

Über die Verkehrsentwicklung in Äthiopien.

Von

Alfred Ilg.

Immer mehr und mehr beginnt sich das Dunkel zu heben, das den vom schönsten Himmelslicht so reich überfluteten geheimnisvollen und an Überraschungen so reichen Erdteil Afrika dem Blicke Europas entzogen. Jeder Tag bringt uns neue Kunde über ein ungeheures Landgebiet, über ungezählte Völkerstämme und jeder Tag eröffnet dem denkenden wissenschaftlichen und praktischen Geist neue Horizonte für eine erspriessliche Thätigkeit auf einem Jahrtausende brach gelegenen Felde menschlicher Unternehmungslust, wohlthätiger Arbeit, einem Feld, das so dankbar auch für die Bereicherung unserer wissenschaftlichen Kenntnisse geworden ist.

Vielleicht in wenig Jahrzehnten wird es unsern Nachkommen wie ein Märchen aus tausend und eine Nacht erscheinen, was sie über die Poesie des heutigen Afrikareisenden geschrieben finden. Mit Riesenschritten dringt der unermüdliche und unersättliche Eroberungsgeist der Bleichgesichter in Afrika vorwärts, leider nur zu oft blind und rücksichtslos unter seinem schweren tölpischen Fuss so manche Blume knickend, so manche kleine doch wertvolle Existenz zerstörend, die noch unbeachtet am Wege liegt.

Was Afrika dem europäischen Unternehmungsgeiste Jahrhunderte, ja Jahrtausende entzogen, war und ist zum Teile heute noch die Unnahbarkeit seiner reichen Schatzkammern durch eine Zone ungeheurer Wüsteneien, welche zu überwältigen unserm Jahrhunderte des Eisens und Dampfes vorbehalten blieb. Wenn auch einige riesige Flussadern ihr Wasser aus dem innersten Herzen Afrikas der grossen Heerstrasse des Weltverkehrs zuführen, so stellten doch ungeheure Schuttablagerungen an den Ausmündungen, Katarakte, schwimmende Inseln, undurchdringliche meilenweite Uferwaldungen, Moskitos, Miasmen und Sonnen- glut dem sichern, regelmässigen Verkehre fast unübersteigliche Hindernisse entgegen und erst seit wenig Jahren zeigt der kräuselnde weisse Dampf dem verwunderten Kinde Afrika's das Herannahen von Freude oder Schrecken auf wenigen der Hauptströme Afrika's.

Was ganz Afrika dem spähenden Auge des weissen Forschers oder Handelsmannes so lange Zeit entzogen, gilt auch in seinem ganzen Umfange für Äthiopien, das alte Wunderland, bei dessen Nennung unwillkürlich das Bild des gewaltigen, gefürchteten Löwen neben der kraftstrotzenden wie aus Bronze gegossenen stolzen Figur des äthiopischen Königs der Könige Theodoros auftaucht.

Wer nur oberflächlich Äthiopiens Lage in der Karte Afrikas betrachtet, dem muss unwillkürlich seine geographisch denkbar günstigste Situation zwischen einem Riesenstrome, dem Vater Nil, und den langgestreckten Küsten des roten und indischen Meeres auffallen, dem Anscheine nach zwei natürliche Hauptstrassen ersten Ranges. Leider aber liegen die Verhältnisse nicht gar so einfach und genügen gewöhnlich einige genauere Studien der Distanzen, um wenigstens auf der Meerseite rasch genug zur Erkenntnis zu kommen, dass die äthiopische Bergfeste auf hunderte von Kilometern von der Weltstrasse abliegt und nur auf einem Punkte

bei Massaua am roten Meere nahe genug rückt, um dem Handel, der die Welten und Völker verbrüdert, einen einigermaßen leichten Durchgang zu verschaffen. Vater Nil auf der andern Seite mit seinen Katarakten, schwimmenden Inseln, hat bekanntlich sich lange genug gesträubt, das Geheimnis seiner Jugend preis zu geben, dabei auf's reichlichste unterstützt durch die unausbleiblichen Zugaben der afrikanischen Niederungen, Sonnenglut und Fieberhitze. Allerdings scheinen die Dinge vor Jahrtausenden anders gelegen zu haben und Bibel, wissenschaftliche Forschungen und Traditionen lassen uns einen viel regern Verkehr Äthiopiens mit Ägypten, Palestina, Arabien, selbst Indien durchblicken als ihn die historische Zeit konstatieren konnte und muss zu deren Erklärung angenommen werden, dass dazumal die heute so fast unübersteiglichen Hindernisse der wasserlosen Wüsteneien nur in bedeutend geringerer Masse existierten, als dies heute der Fall.

Um nun etwas eingehender auf das Thema unserer heutigen Betrachtung über die moderne Verkehrsentwicklung Äthiopiens eintreten zu können, bitte ich Sie, mir eine kurze Übersicht über die geographische Lage Äthiopiens zu gestatten.

Ich darf ja allerdings als bekannt voraussetzen, dass dasjenige Reich im engern Sinne, welches unter dem Namen Äthiopien oder Abessinien bekannt, die ungeheure Bergfeste Ostafrikas bildet, die vom 6. Breitengrad bis zum 15. und vom 35. bis zum 40. Längengrad östlich von Greenwich sich erstreckt, und in einer durchschnittlichen Höhe von 2000 m bis 2500 m über Meer, von Osten nach Westen sich sachte abdachend aus der umgebenden Tieflandsebene, die vom Meere aus bis ca. 700 m bis 1000 m gegen das abessinische Hochland ansteigt, sich wie eine gewaltige Felseninsel aus dem umliegenden Wüstenmeer abhebt. Allerdings ist heute, Dank der unermüdlichen Thätigkeit der äthiopischen Herrscher, Dank auch der überlegenen Bildungsstufe der äthiopischen Rasse über die Völker der umgebenden

Niederungen, Dank auch der guten Bewaffnung des äthiopischen Heeres das äthiopische Reich gewaltig erweitert worden und ist heute wohl das Doppelte seines ehemaligen Bestandes. Wohl sind noch mit einigen Mächten kleinere und grössere Grenzregulierungen pendent, doch dürfte die Hauptgrenzlinie kaum in wichtiger Weise modifiziert werden. Wir haben im jetzigen Äthiopien ein Reich vor uns von ca. 1200 km Länge auf eben so viel Breite mit einer Gesamtbevölkerung, die gegenwärtig auf 10 bis 12 Millionen Seelen geschätzt wird. Nur wenige waren seit einer langen Reihe von Jahren die Verkehrsstrassen, die Äthiopien mit der Aussenwelt in Verbindung erhielten, und zwar waren dies fast ausschliesslich die Karawanenstrassen über Massaua, Zeila, welche Äthiopien mit dem Orient und Europa, und Matamma, welche dies Hochland mit dem ägyptischen Nilthale verbanden. Nur spärlich waren noch vor 20 Jahren die Karawanen, welche dem Äthiopier wenige gesuchte Schätze europäischer Kultur zuführten und Europa das kostbare Elfenbein, etwas Gold, Zibeth, vielleicht hie und da auch etwas Wachs, Kaffee und Häute zurückbrachten.

Viel begangener waren die Verkehrstrassen im Innern und auf zahlreichen Marktplätzen tauschte der Hochlandsbauer seine Erzeugnisse gegen diejenigen der Tieflandsbauern, transportierten tausende und tausende von Eseln und Maultieren das kostbare Salz aus den Tiefländern des tigrischen Königsreiches in alle Richtungen der Windrose oder brachte der wilde Dankali mit hunderten von Kameelen das Salz, diese fast unentbehrliche Würze der Speisen von den Salzseen in der Nähe der Küste des roten Meeres bis an den Rand der äthiopischen Gebirge, wo der äthiopische Kaufmann den Weitertransport ins Innere übernahm, sich des Salzes zugleich als Handelsartikel und als Münze bedienend, und zwar fast ausschliesslich damit, bis der Maria Theresienthaler anfangs dieses Jahrhunderts sich Eingang verschaffte und

bis auf die heutige Stunde noch die beliebteste Geldart geblieben. Seit einigen Jahrhunderten vom anstürmenden Islamismus von allen Seiten aufs heftigste bedrängt, hatte der christliche Abessinier, obwohl Kaufmann mit Seel und Leib, doch es nicht mehr gewagt, die ihn von der Küste trennenden wilden mohamedanischen Völkerstämme der Somali-Dankali und Schoho zu durchreisen und blieb der Handel das Monopol weniger der christlichen Religion abtrünnig gewordener äthiopischer Familien, der Argobba oder einiger unternehmender Araber Massauas und Tadschurahs, die aber den Handel mit Produkten fast stets nur als Deckmantel zum ergiebigen Handel mit schwarzem Elfenbein, dem schrecklichen Sklavenhandel, trieben.

Wie immer aus den Ruinen neues Leben blüht, hat auch hier in diesem von Europa fast vergessenen Erdenwinkel ein Ereignis eine gewaltige Umänderung der Verhältnisse verursacht, die gewiss kaum in den Träumen ihrer Urheber gelegen. Die gewaltige Auflehnung einer politischen Partei zuerst in Ägypten gegen inländischen Druck, der in Realität nur die Folge von sehr harten auswärtigen war, die nachfolgende so schreckliche fanatische Bewegung, die das traurig berühmte Reich des Mahdi erstehen liess, sind in erster Linie die Grundursache einer vollständigen Umwälzung der Verkehrsverhältnisse Äthiopiens mit der Aussenwelt und zwar dadurch, dass England zur Aufrechterhaltung Ägyptens, soweit noch vor diesem gewaltigen islamitischen Glaubenssturm zu retten war, sich genötigt sah, das ehemals unter ägyptischer Oberherrschaft gestandene Litoral von Suakin über Massaua-Zeila bis Berbera hinunter entweder selbst zu besetzen oder durch andere besetzen zu lassen. So kam Italien zur Besetzung von Massaua und auch Frankreich, obwohl es schon in den vierziger Jahren Obok gekauft hatte, und auch Italien einen schüchternen Versuch mit Assab gemacht, nahm doch erst bei dieser Gelegenheit definitiven Besitz von Obok und nachträglich erweiterten alle

drei Mächte ihre Besitzungen an der Küste und gegen das Innere so weit als es ihr mehr oder weniger verstandenes Interesse oder auch andere hier nicht weiter zu berührende Faktoren erlaubten. Dieser Besitznahme, welcher natürlich der militärische Nachdruck nicht fehlen durfte, sowie der so intensiven Kolonialpolitik der beteiligten Mächte hat Äthiopien es zu verdanken, dass es ihm möglich geworden, mit der zivilisierten Welt in etwas nähere Verbindung und damit in ein neues Stadium der Entwicklung zu treten, nachdem es Jahrhunderte die schwersten Kämpfe um seinen Glauben und seine Unabhängigkeit auszufechten hatte und dadurch keine Zeit gefunden, an den Segnungen des Friedens und der Kultur zu arbeiten.

Bis zu dieser Epoche war auch der maritime Verkehr an der Küste des roten Meeres und des indischen Ozeanes ein nur sehr mangelhafter geblieben. Kaum, dass ein ägyptischer alter Dampfer etwa alle Monate nach Massaua kam; nach Tadschura, Zeila, Berbera kamen nur sehr unregelmässig kleine arabische Barken, sog. Sambuk von Aden oder Arabien her, oft 6—8 Tage der glühenden Sonne ausgesetzt, ein Spiel der häufigen Windstillen oder aber mit heftigen Stürmen kämpfend und so viele den häufigen Cyclonen mit Mann und Maus zum Opfer fallend. Zudem stellten die ehemaligen ägyptischen Autoritäten in jenen Hafenplätzen gewöhnlich den wenigen Europäern, die versuchen wollten, den Schleier über Äthiopien etwas zu lüften, fast unübersteigliche Hindernisse entgegen, verboten namentlich Durchfuhr der zur Selbstverteidigung nötigsten Waffen und Munition, oder erlaubten höchstens so unzuverlässige Bewaffnung, dass der Reisende sich im Innern den wilden Küstenvölkern gegenüber oft in grösster Gefahr befand. So wurden auch wir sechs Europäer anno 1878 volle vier Monate in Zeila durch den damaligen ägyptischen Pascha Abu Bekr zurückgehalten und uns nach langen Unterhandlungen schliesslich gewährt, mit je einem Gewehre und einigen Patronen die weite,

damals sehr gefährliche Reise durch die Somali- und Dankalivölker zu unternehmen. Selbstverständlich durften es dazumal nur grosse, starke Karawanen wagen, die Reise zu unternehmen und hatten diese auch stetsfort mit den grössten Schwierigkeiten zu kämpfen, sodass es an der Küste sowohl wie in Äthiopien ein Ereignis war, wenn sich eine Karawane in Bewegung setzte, und in erster Linie für genügende Bewachungsmannschaft gesorgt werden musste, die natürlich die ohnehin teuern Transportpreise um ein Erkleckliches vermehrten. So war es dann die natürliche Folge, dass erstens nur grössere Kapitalien mit einiger Sicherheit die Absendung einer Karawane riskieren konnten und ferner, dass nur solche Artikel, die bei kleinen Volumen und Gewicht grosse Werte repräsentierten, handelsfähig waren. Eine gewöhnliche Kameellast à ca. 160 Kilo kostete dazumal, Kameelmiete, die unerlässlichen Abgaben an die verschiedenen Volksstämme, die man durchreiste, Provisionen für die begleitende Mannschaft, Löhnung derselben etc. für die Strecke Zeila-Farre (Rand des Hochplateaus) durchschnittlich 50 Thaler à 4.50 Fr., wie damals der Thaler gewertet war, also die Tonne ca. 1500 Fr. auf ca. 700 km, abgesehen von etwaigen Verlusten oder Havarien von Waren. Gewöhnlich bildeten sich solche Karawanen nur alle sechs Monate und brauchten dieselben durchschnittlich 6 Wochen, um von der Küste ans äthiopische Hochland zu kommen. Infolge der Unsicherheit dieser Karawanenstrasse blieb auch der Postverkehr durchaus auf den Karawanenverkehr beschränkt und fühlte man sich in jenen Zeiten in Äthiopien glücklich, wenn Briefe und etwa Zeitungen in diesen Perioden überhaupt nur ankamen und nicht etwa irgendwo stecken blieben.

Dass unter solchen Verhältnissen sich kein reger Handel entwickeln konnte, ist wohl selbstverständlich; durch den teuren Transport, durch die grossen Zeitverluste wurden die eingeführten

Waren so teuer, dass sie höchstens dem Herrscher und einigen wenigen Grossen des Reiches zugänglich wurden, die einheimischen Artikel Elfenbein, Gold, Zibeth wurden im Innern so schlecht bezahlt, dass es sich dort nicht lohnte, diese Artikel in grösserer Masse in den Handel zu bringen und infolgedessen der Handel in bescheidenstem Masse eine dürftige Existenz fristete. Massaua stellte sich zu jener Zeit etwas besser, da die unsichere Zone eine bedeutend geringere und äthiopische Karawanen im Innern, wenn auch durch Zoll und Wegtaxen, Schutztaxen aller Art eben auch nicht auf Rosen gebettet waren, doch immerhin im eigenen Lande einer relativ viel grössern Sicherheit genossen. Der Hauptverkehr beschränkte sich denn auch in jener Zeit auf Nordäthiopien, speziell Tigre, Gondar und wenig nach Amhara bis zum Godscham. Die südlichen Länder Wollo Schoa und Gallaländer blieben jenem Verkehr ferne und war es daher von jeher das Bestreben der Fürsten von Schoa, sich einen bessern und kürzern Weg nach der Küste zu verschaffen.

Die Besetzung der Küste des roten Meeres von Suakin bis nach Berbera und sogar später der Südostküste von Kap Guardafui bis nach Zanzibar durch die europäischen Mächte hatte in Äthiopien nicht geringe Bestürzung und Zorn verursacht, der sich denn auch durch die bekannten Ereignisse in Dogali und Saati zuerst deutlich genug bemerkbar machte. Schon zu lange hatten die äthiopischen Herrscher sich mit dem Gedanken getragen, einen Ausgang an das rote Meer für ihr Reich zu finden, als dass sie sich mit dem neuen Zustand der Dinge hätten rasch befreunden können und wenn auch heute die einsichtigeren Äthiopier sich mit dem Gedanken auf die Verzichtleistung auf jene Wünsche vertraut gemacht, im Volke existiert die Hoffnung auf ein eigenes Ausgangsthor immer noch. Mit lobenswertem Eifer suchten die an der Küste sich festgesetzten Kolonialmächte Italien, Frankreich und England die Verkehrsverhältnisse sowohl der Küste mit Europa,

als diejenigen der Küste mit dem Innern zu verbessern. Italien in erster Linie hatte versucht, die von einer italienischen Gesellschaft im Jahre 1869 gekauften und 1882 an Italien abgetretene Besetzung Assab durch eine gesicherte Verkehrsstrasse mit Äthiopien zu verbinden und führte zu diesem Zwecke langjährige Unterhandlungen mit dem Sultan von Aussa, durch dessen Gebiet die Karawanenstrasse führen sollte und mit König Menilek. Verschiedene Karawanen wurden auch von beiden Seiten abgesandt, doch kam es nie zu einem regelmässigen Verkehr, da jener Weg mit dem grossen Nachteil der Armut an Wasser am untern Teil und den heftigen Fiebern im obern Teil im Hawaschthale zu kämpfen hatte. Zudem war das Dankalivolk von Aussa von jeher entschiedener Feind jedes Fremden und Fremdartigen und nie für einen einigermaßen regelmässigen Verkehr zu gewinnen. Nicht viel mehr Glück hatte Italien mit der Verbindung von Massaua mit dem Innern. Wie ich schon vorher angedeutet, war Massaua auch noch unter ägyptischer Oberhoheit der wichtigste Ein- und Ausfuhrplatz von Äthiopien und hatte sich unter ungünstigen Zollverhältnissen und trotz häufiger Reibereien und sogar heftigen Kämpfen ein ziemlich reger Verkehr von Massaua mit Nordabessinien entwickelt. Durch die Besitznahme Massauas von Seite Italiens im Jahre 1885 fühlten sich die äthiopischen Fürsten und Völker so sehr in ihrer Existenz bedroht und in ihren so lange gehegten Hoffnungen auf einen eigenen Hafen enttäuscht, dass der neue Nachbar alles eher als auf Sympathien rechnen konnte, und auch eine Reihe von Jahren eine stete Folge von Kriegen zum Ruin jener alten, natürlichen Verkehrsstrasse führten. 1889 schienen sich die Verhältnisse bessern zu wollen und schloss damals Italien mit Kaiser Menilek einen politischen Vertrag, in welchem auch besonders die Handelsbeziehungen ihre Berücksichtigung gefunden.

Leider führte dann eben dieser Vertrag zu schweren Missverständnissen, bewusste oder unbewusste, die schliesslich zu den traurigen Ereignissen im Jahre 1896 führten.

Massaua's Handelsverkehr mit dem Innern war infolge dieser fatalen Sachlage immer mehr im Abnehmen begriffen und nur selten wagten es Karawanen bis nach Massaua hinunter zu steigen, umsomehr als eine kurzsichtige Militärregierung in jedem Kaufmann einen verkappten Spion witterte und die Händler nur zu oft ihren Handelseifer mit ihrem Leben bezahlten.

Beiläufig mag hier bemerkt werden, dass in so vielen kolonialen Unternehmungen der grosse Fehler gemacht wird, die Landesregierung Militärbehörden statt Zivilbeamten anzuvertrauen. Der friedliebendste Militär in jenen fernen Ländern, von jeder nähern Kritik und Überwachung frei, wird nur zu leicht versucht, die ihm anvertrauten Kräfte zu erproben und sein Feldherrntalent zur Geltung zu bringen. Winkt doch nur zu oft wohlfeiler Kriegeruhm und fast unbeschränkte Machtentfaltung. Wenn auch durch solche militärische Exercizien zuweilen grosse Scheinerfolge erungen werden, so beschränken sich diese doch fast gewöhnlich nur auf eine illusorische Besitzvergrösserung, die aber nur solange währt, als genügende Waffengewalt aufgewandt werden kann, um ihn aufrecht zu erhalten. Handel und Industrie sind dabei vernachlässigt, das Mutterland wird müde, die Kosten der Occupation zu tragen, schliesslich heisst es „le jeu ne vaut pas la chandelle“, aber gewöhnlich erst, wenn hunderte von Millionen dem militärischen Ehrgeiz zum Opfer gefallen und jene Völker durch jahrelange Misshandlung so erbittert sind, dass auch der menschenfreundlichste friedliche Pionier der Kultur nur noch Misstrauen und Hass auf seinem Wege findet.

Durch den steten Rückgang der Handelsverbindungen über Massaua machte sich in Äthiopien immer mehr das Bedürfnis

nach Eröffnung neuer Handelswege geltend und mit lobenswertem Eifer that namentlich Kaiser Menilek sein Möglichstes, solche zu schaffen. Hiebei unterstützt von einigen französischen unternehmenden Kaufleuten wurde versucht, einen neuen Karawanenweg nach Obok zu finden. Trotz vieler Mühe und selbst grosser Opfer scheiterte auch dies Unternehmen namentlich an den lokalen Verhältnissen, Wassermangel auf den zu durchlaufenden Wüstenstrecken und eine Reihe von Gebirgszügen, welche die Bai von Tadschura und Obok umgürten. Wohl existierte seit langer Zeit die grosse Karawanenstrasse von Zeila nach Schoa, doch war diese stets gefährdet durch eine Reihe von Somali- und Gallastämmen, die frei und unabhängig vom äthiopischen Reich diese Strasse fast der ganzen Länge nach beherrschten, und war dieser Zustand ein Hauptgrund, der Kaiser Menilek veranlasste, 1887 Harrar zu occupieren und damit seine Macht und seinen Einfluss bis an die Küste zu sichern. Ein sehr tüchtiger Statthalter, Ras Makonen, wusste in kurzer Zeit Sicherheit und Ruhe in all den ehemals so gefürchteten Ländern zwischen der Küste und dem äthiopischen Hochlande herzustellen, Kaiser Menilek erstellte selbst mit seiner Armee eine direkte Verbindungsstrasse zwischen Harar und Adis Abeba, etwa 480 km in dreimonatlicher harter Arbeit. Der Bann war gebrochen und mit dieser Strasse dem äthiopischen und europäischen Unternehmungsgeiste auf dem Gebiete des Handels neue Horizonte eröffnet. In überraschend kurzer Zeit hob sich Harar zum wichtigsten Handelsplatze Äthiopiens und begann sich rasch genug an der Küste ein fühlbarer Mangel an Kameelen, dem einzigen zuverlässigen Lasttiere geltend zu machen. Mittlerweile hatte ein unternehmender Kaufmann von Obok aus die Entdeckung gemacht, dass auf der anderen Seite des Golfes, in dem heute sehr bekannten Djibouti, sich alle Bedingungen zu einem guten Hafenplatze und einem vorteilhaften Verkehr mit Äthiopien vereinige. Lange noch klammerte sich zwar die französische

Administration an ihr unglückliches Obok und lange genug konnten die in Djibouti sich niedergelassenen wenigen Weissen nur auf Gott und sich selbst verlassen. Kaiser Menilek ergriff mit Freuden die Gelegenheit, sein Möglichstes dazu beizutragen, diesem neuen Karawanenweg und damit Djibouti aufzuhelfen und wusste er sich klar genug Rechenschaft abzulegen, welche grossen Vorteile ihm die Konkurrenz zweier benachbarten Häfen, wie Djibouti und Zeila, die kaum etwa 60 km auseinanderliegen, in Händen zweier im Welthandel so eifrig konkurrierenden Grossmächte wie Frankreich und England bieten werde.

England hatte ebenfalls durch die Besitzergreifung der Küste von Zeila über Berbera bis nach Kap Guardafui hinunter auf dieser Ostseite Afrikas Fuss gefasst und sich nach lange bewährter Methode nicht damit amüsiert, Eroberungen zu machen, sondern die bestehenden Handelsstrassen zu verbessern, neue zu schaffen. In kurzer Zeit war denn auch die Handelsstrasse von Zeila nach Harar und über Harar hinaus nach Schoa die begangenste und ist sie es auch bis heute geblieben. Neue Verkehrswege wurden von Bulhar und Berbera aus nach dem Innern geschaffen und obwohl die Abgaben durch englisches Gebiet geraume Zeit hindurch die grössten waren, zogen doch eingeborene und fremde Kaufleute jene Strassen den andern vor, weil sie ihre Personen und ihr Gut auf denselben sicher wussten, während speziell die französischen Kaufleute leider nur zu oft jahrelang vergeblich um Schutz ihrer Regierung gewartet, und verdankte es Djibouti namentlich dem Waffenhandel, wenn es nicht ganz durch Zeila lahm gelegt worden war.

In Äthiopien hatte sich seit dem unglücklichen Vertrage von Utschali immer mehr die Überzeugung festgesetzt, dass ein ernsterer Konflikt mit Italien unausbleiblich und war es daher das ernsteste Bestreben aller Einsichtigen, in erster Linie Kaiser Menileks, das äthiopische Heer so zu stärken, dass es seiner

Aufgabe gewachsen und hiezu brauchte es vorerst gute Waffen und Munition. Allerdings war diese Aufgabe keine leichte, denn durch die Berliner Akte und den Brüsseler Vertrag hatten sich alle Kolonialmächte geeinigt, die Waffen- und Munitionseinfuhr in Afrika nach besten Kräften zu verunmöglichen. Italien, welches den drohenden Sturm herannahen sah, hatte alle Ursache, seine Häfen diesem Handel zu verschliessen, auch England war unerbittlich und war deshalb der Waffenhandel genötigt, alle Schliche und Listen anzuwenden, um seine Existenz zu finden. Trotz eifriger Überwachung der Küsten wurden tausende und tausende Hinderlader nach Äthiopien hinaufgeführt und tausende von Munitionskisten passierten unter allen möglichen Formen, sodass jahrelang der grösste und einträglichste, wenn auch riskierte Handel der Waffenhandel war, und alle andern Artikel mehr als Deckmantel zu diesem galten.

Infolge des Vertrages von Utschali, welcher Äthiopien scheinbar unter Italiens Protektorat stellte, war es auch den angrenzenden Mächten Frankreich und England nicht gut möglich, direkt mit Äthiopien auf ein Zusammenarbeiten zur Verbesserung der Verkehrsmittel einzutreten und blieben alle die betreffenden Unterhandlungen mehr Sache privater Initiative, welche aber immerhin für die spätere Regelung der Verhältnisse eine wertvolle Basis geschaffen, diejenige gegenseitiger verstandener Interessen und gegenseitigen Vertrauens.

Während unter solchen Verhältnissen sich mühsam ein ziemlich reger Verkehr zwischen der Küste und Äthiopien erhalten, spitzten sich die politischen Differenzen zwischen Äthiopien und Italien immer mehr zu und fanden schliesslich im Jahre 1896 durch die bekannten kriegerischen Ereignisse ihre gewaltsame Lösung. Italien erkannte Äthiopien als eine selbständige, unabhängige Macht an, schloss mit Kaiser Menilek einen Friedens- und Handelsvertrag und brach damit den Bann der Äthiopier, solange

von direkten Unterhandlungen mit den europäischen Mächten abgehalten.*) Frankreich erneuerte und vervollständigte einen der Vergessenheit anheimgefallenen Handelsvertrag, den seinerzeit 1843 Louis Philipp mit dem Grossvater Menileks, dem König Sahela Selassi abgeschlossen hatte. England sandte ebenfalls eine glänzende Mission zum König der Könige und schloss 1897 ebenfalls einen Handelsvertrag mit Äthiopien und auch Russland begann sich etwas mehr um dies mysterieuse, uralte Bergvolk zu interessieren. Ein lobender Wetteifer zeigte sich von allen Seiten, Äthiopiens Freunde zu heissen und wenn auch diese so plötzlich erwachte Liebe dem sonst so gutmütigen Äthiopier etwas verdächtig vorkam, so kann ihm dies doch nicht allzu sehr verargt werden. Gebrannte Kinder fürchten das Feuer auch in Äthiopien.

Durch diese im Jahre 1896 geschaffene neue Lage war endlich der Zeitpunkt zur Verwirklichung von Träumen angelangt, mit welchen sich alle diejenigen getragen, welche in Äthiopien unter jenen so mangelhaften Verkehrseinrichtungen gelitten hatten, und zwar der schöne Traum, das langsame Wüstenschiff durch das blitzschnell dahineilende Dampfross zu ersetzen. Speziell derjenige, der heute die Ehre hat, Ihre Aufmerksamkeit für einige Augenblicke in Anspruch zu nehmen, hatte sich schon seit vielen Jahren keine Mühe, keine Arbeit scheuen lassen, der Idee einer Schienenverbindung Äthiopiens mit der Küste Bahn zu brechen und wenn auch oft entmutigt und enttäuscht, doch immer wieder in dem Bewusstsein, das Gute und Erspriessliche zu wollen, neue Kraft gefunden zur Verwirklichung der fixen Idee, jenes schöne afrikanische Alpenreich europäischer Kultur und Wissenschaft zugänglicher zu machen. Im Jahre 1894 legte Kaiser Menilek

*) Unmittelbar nach Abschluss der Friedensunterhandlungen sandten auch Frankreich, England und Russland Gesandtschaften nach Adis Abeba und selbst die Türkei blieb nicht zurück, seine Interessen nach dieser Seite zu wahren.

durch die mir erteilte Konzession zum Bau einer Eisenbahn von der Küste nach Harar, Adis Abeba bis an den weissen Nil den Grund zu diesem heute seiner Verwirklichung entgegenreifenden Projekte. Ich will es unterlassen, Sie damit zu unterhalten, wie viele Jahre es brauchte, bis dies erste glückliche Resultat erreicht war, ich kann aber doch nicht darüber hinweggehen, ohne hervorzuheben, dass die grössten Schwierigkeiten mir nicht von den Eingeborenen verursacht wurden, sondern von hochgestellten Europäern, die aus Neid und Eifersucht dieses Werk dadurch zu hintertreiben suchten, dass sie dem Kaiser und Einflussreichsten den Bau einer Eisenbahn als den ersten Schritt zu finanziellem und politischem Ruin Äthiopiens bezeichneten.

Gründe lokaler, finanzieller und auch politischer Natur entschieden für eine Eisenbahn von Djibouti aus nach Harar und dem Innern und wurde denn auch um die Konzession zum Bau der Eisenbahn von Djibouti aus durch das Gebiet des französischen Protektorates nachgesucht, doch erst nach Adua den 27. April 1896 entschloss sich die französische Regierung zu deren Erteilung.

War es schon kein Kleines gewesen, die Konzessionen zu erhalten, so begannen nun die Schwierigkeiten bei der Bildung der Gesellschaft der äthiopischen Bahnen erst recht, unsern Mut und unsere Ausdauer auf die Probe zu stellen und zeigte es sich auch bei dieser Gelegenheit, dass Jedermann bereit ist, in Kolonialunternehmungen zu ernten aber nur Wenige, die den Samen daran wagen wollen. Dank der wirksamen Unterstützung einiger gewichtigen französischen Privatmänner gelang es dennoch die Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens zu bilden, Ende 1897 begannen die Arbeiten und nächsten Monat sollen die ersten 112 km, Ende dieses Jahres 140 km dem Betriebe übergeben werden und Ende nächsten Jahres hoffen wir mit 296 km Adis Harar, die Endstation dieser ersten Sektion zu

erreichen. Der Kostenvoranschlag für diese 296 km bei einer Spurweite von 1 m beträgt 26 Millionen und sind bereits die nötigen Unterhandlungen im Gange für die Finanzierung der zweiten Sektion von Adis Harar nach Adis Abeba, weitere ca. 450 km, die wir im Laufe der nächsten 7 bis 8 Jahre ebenfalls dem Betriebe hoffen übergeben zu können.

Mit welchen gewaltigen Schwierigkeiten der Bau einer solchen Eisenbahn verbunden, will ich nur im Vorbeigehen berühren. Bei einer Tropenhitze bis zu 45 und 48° C im Schatten, 52—55 in glühender Sonne, wo das köstliche Wasser oft 20 bis 30 km weit sowohl zur Mörtelbereitung wie zum Unterhalt der hunderte von Arbeitern auf Kameelsrücken herbeigetragen werden muss, oft beunruhigt durch die wilden Somalistämme, die befürchten, einen Teil ihrer Existenzmittel beim Ersatz des Kameeltransportes durch die Eisenbahn verlustig zu gehen, bei verhältnismässig hohen Lohnforderungen der Arbeiter, die nur durch grosse Opfer an Ort und Stelle zu bringen sind, ist der Unternehmung ein saures Werk geworden, dem ein schliesslich guter Erfolg von Herzen zu gönnen.

Bei dieser Gelegenheit darf nicht vergessen werden, die kurze Eisenbahnstrecke zu berühren, welche Massaua mit Saati verbindet und durch die italienische Regierung schon im Jahre 1888 erstellt wurde, allerdings mehr zu strategischen Werken, und ist es mir sehr angenehm, Ihnen heute mitteilen zu können, dass neuerdings tüchtige finanzielle Kräfte sich ernstlich mit dem Gedanken tragen, diese Bahn nach Asmara und Nordäthiopien weiter zu führen und zwar diesmal zu handelspolitischen und industriellen Zwecken. Auch England trug sich mit der Idee, eine Eisenbahn von Berbera aus durch Südäthiopien nach dem Rudolphsee zu bauen, doch scheint dieselbe vorläufig beim Projekte stehen zu bleiben, und arbeitet namentlich Italien durch eine Handelsgesellschaft, die ihre Wirksamkeit in Benadir bethätigt, mit sichtlichem

Erfolge, die südlichen Provinzen Äthiopiens vom indischen Ozean aus zugänglich zu machen. Aber nicht nur nach Nord, Ost und Süd, auch gegen Westen beganns zu tagen, als unter Englands Kanonen und Mitraillen bei Omdurhman das gewaltige Reich des Mahdi im Nilthale in Trümmer ging. Mit eiserner Energie hatte England in überraschend kurzer Zeit den weltverbindenden Schienenstrang bis nach Chartum hinauf zu führen gewusst und wenn sein Traum einer transafrikanischen Bahn vom Kap der guten Hoffnung nach Kairo vorläufig infolge ernster Ereignisse an der Südspitze des gewaltigen afrikanischen Kontinents auch vielleicht noch einige Zeit auf Erfüllung warten muss, so ist doch die Ausführung dieses Riesenprojektes nur eine Frage der Zeit. Wenn Englands Minister auch kommen und gehen, Englands wohldurchdachte Handels- und Kolonialpolitik bleibt und wenn auch ihr Gang zuweilen durch gewaltsame Ereignisse unterbrochen wird, er wird später immer wieder da aufgenommen, wo er stehen blieb und weitergeführt nach Originalrezepten, die das Privilegium der englischen Nation zu sein scheinen. Kaum war die solange erwartete und gehoffte frohe Nachricht vom Falle des Mahdireiches, das für Äthiopien eine stete Gefahr bot, im äthiopischen Hochlande bekannt, als auch die Kaufleute, die früher in so regem Verkehr mit dem Sudan und dem obern Nilthale gestanden, die längst verlassenem alten, zum Teil verwaschenen und verwachsenen Verkehrsstrassen wieder aufsuchten, von den vom schweren Banne befreiten schwarzen Sudankinde mit Freuden aufgenommen. So kamen namentlich die Handelswege von Nordäthiopien nach Matama und dem Gedaref, von Westäthiopien nach Famaka und Fazokl, von Südwestäthiopien nach der elfenbeinreichen Niederung der Shilluk zu überraschendem Aufschwung und werden tausende von Kaffeeballen, Baumwollstoffen und Honigsäcken etc. ins Nilthal hinunter getragen, um dort Silber, Gold und Elfenbein dafür einzutauschen. Natürlich sieht England mit Freuden diese rege

Verkehrsentwicklung und unterstützt sie mit kräftigsten Mitteln. Überall finden diese Bestrebungen der angrenzenden Kolonienmächte bei Kaiser Menilek dieselbe sympathische Aufnahme und Unterstützung und auch das äthiopische Volk begrüsst mit Freuden jeden neuen Handelsweg, der ihm die Schätze Europas näher bringt und seinem eigenen Produkte einen höhern Wert verleiht.

Während auf diese Weise von allen Seiten daran gearbeitet wurde, die Verbindungen Äthiopiens mit der Aussenwelt zu verbessern, blieb auch Äthiopien und vorerst sein intelligenter Fürst nicht zurück, im Innern Äthiopiens die Verkehrsverhältnisse zu bessern. Vermehrte Sorgfalt zum Unterhalt der Strassen wurde allen Gouverneuren empfohlen, zum Bau von Brücken ermutigt, die Zollstationen zentralisiert und die Innenzölle abgeschafft oder doch auf ein Minimum reduziert, die bewohnende Bevölkerung für die Sicherheit der Kaufleute und ihrer Güter verantwortlich gemacht, die Rechte und Pflichten der Kaufleute, wie der Anwohner der Handelsverkehrsstrassen reguliert etc.

Eine Telephon- und Telegraphenlinie verbindet Harar mit Adis Abeba durch acht Zwischenstationen durchgehend; in Adis Abeba, in Harar existieren bescheidene Telephonnetze. Regelmässiger, achttägiger Postdienst verbindet Adis Abeba mit Harar und der Küste, Djibouti und Zeila, weitere telephonische und telegraphische Linien sind von Adis Abeba aus nach allen Richtungen der Windrose projektiert und scheinen speziell die Verbindungen von Adis Abeba mit Massaua und Adis Abeba mit Chartum baldige praktische Lösungen finden zu wollen.

Mit dem wachsenden Handelsverkehr machte sich auch lebhaft das Bedürfnis nach etwas handlichem Kleingelde fühlbar, als dies bis jetzt die Salzstücke, die sogenannten Amule gewesen (3 Pfd. = 60 Cts.). 1897 liess denn auch Kaiser Menilek eine eigene Münzserie schlagen, die besteht aus

1 Thaler, $\frac{1}{2}$ Th., $\frac{1}{4}$ Th., $\frac{1}{8}$ Th. und $\frac{1}{20}$ Th.

und führte diese Münzen im öffentlichen Verkehr ein. Wohl etwas mit Misstrauen im Anfang aufgenommen, haben sich jetzt aber alle diese Silbermünzen beim Volke sehr gut eingelebt und wesentlich zur Erleichterung des Handels beigetragen.

Schon vor ca. 10 Jahren hatte Italien versucht eine eigene Kolonialsilbermünze in Äthiopien einzuführen, dabei aber den grossen Fehler begangen, den neuen Thaler, in Feingehalt und Gewicht dem italienischen Fünffrankenstück entsprechend, als fünffrankenwertig in den Handel einführen zu wollen. Nun hat bekanntlich der Maria Theresienthaler erstens grössern Feingehalt, wiegt zudem 3 g mehr als der Fünflivre und richtet seinen Kurs nach dem Preise des Silbers, sodass natürlich kein Äthiopier dazu zu bringen war, eine kleinere minderwertige Münze zu höherm Preise anzunehmen, als den ihnen wohlbekanntem und beliebten Maria Theresienthaler. Kaiser Menilek hatte denn auch seinen neuen Thaler dem Maria Theresienthaler entsprechend nachgebildet und damit auch wesentlich dazu beigetragen, das Misstrauen der Eingeborenen gegen das neue Geld zu heben und dies letztere rasch populär zu machen.

Und nun, meine Herren, noch eine kurze Übersicht über Import und Exportartikel des äthiopischen Handels.

Wie ich bereits angeführt, genügten noch vor ca. 20 Jahren jährlich etwa vier Karawanen, respektive zwei aufsteigende und zwei an die Küste zurückkehrende Karawanen, den ganzen Import und Export zu bewältigen und dürften die damaligen Transaktionen kaum den Wert von 400,000 Fr. überstiegen haben. Heute chiffert sich der Import von Zeila und Djibouti aus nach Harar allein, für welche mir zuverlässige statistische Angaben des grossen Geschäftshauses C. Tian zur Verfügung stehen, auf ca. 14 Millionen Franken und der Export auf ca. 7 Millionen

Franken, also ein Totalhandelswert von beiläufig 21 Millionen.

Die hauptsächlichsten Importartikel sind:

Baumwollstoffe	ca.	7,500,000
Wollstoffe	„	540,000
Seidenstoffe	„	250,000
Nahrungsmittel	„	440,000
Waffen	„	3,125,000
Glaswaren, Perlen etc.	„	1,076,000
Verschiedenes	„	1,275,000

Total ca. 14,000,000 Fr.

Die Baumwollstoffe, die am meisten in Betracht kommen, sind die weissen einfachen Gewebe, die sogenannten Americani, deren Konsum sich von Jahr zu Jahr steigert und die auch den Weg bis ins Nilthal hinüber finden. Ferner verkaufen sich Indienne, gestreifte weisse feinere Baumwollstoffe, Taschentücher, Baumwollfaden, rote und blaue Baumwollstoffe, Musseline, Schärpen, Baumwollmützen etc.

In Wollstoffen Teppiche und zwar persische, syrische und europäische, schwarzes Wolltuch und Flanell.

Seidenstoffe aus Frankreich, Schweiz, Syrien, leuchtende Farben und schwarz, sehr beliebt auch Brodirseide.

Nahrungsmittel.

In erster Linie Salz, dann Gewürze aller Art, verschiedene Liqueurarten, weisses Mehl, Olivenöl, Wein, sogar Münchner und österreichisches Bier und Alkohol.

In Waffen und Munition wird hauptsächlich viel in Kriegswaffen abgesetzt, doch sind auch Sportwaffen sehr beliebt, nur infolge ihrer hohen Preise Wenigen zugänglich, ferner Säbel, Revolver, Pulver und Blei in Barren.

In Glaswaren kommen zuerst die sogenannten Birilli, kleine Fläschchen, dann Gläser, und zwar mehr ordinäre, verhältnismässig wenig feine Perlen und Spiegel aller Arten.

Unter Verschiedenen sind aufzuführen: Papier, Öl, emaillierte Pfannen, Becher etc., eiserne und kupferne Pfannen, Kaffeetassen, Schirme, Woll- und Seidendecken, Parfumerie, spezielle ölige Essenzen, Maroquinhäute, Medizinen, Seife, Petrol, Lampen, Schuhe, Strümpfe, Hüte, Malerfarbe, Messer, Quincaillerie und last not least Schweizeruhren, die siegreich die fremde Konkurrenz aus dem Felde geschlagen.

Die Exportation betrifft namentlich Kaffee, Elfenbein, Zibeth, Gold, Wachs, Ochsenhäute, Ziegenhäute und Schaffelle.

Der teuern Transportmittel wegen können bis heute nicht ausgeführt werden:

Durrahkorn, Weizen, Gerste etc., roter Pfeffer, Cusso, Baumwolle, verschiedene kostbare Holzessenzen und Holzarten, Tschat eine Theeart, Honig, Tabak; Vieh, Maultiere und Pferde, diese letzteren namentlich sind nur sehr schwer an die Küste zu bringen, da sie leicht dem Sonnenstich und Hitzschlägen in der Wüste unterliegen.

Nur wenige waren die Geschäftshäuser, welche sich in diesen Handel teilten, doch wurden sie nach Kräften von den eingeborenen Kaufleuten unterstützt und wurden durch ihren Erfolg namentlich in letzterer Zeit zahlreiche neue Geschäftshäuser veranlasst, sich auf jener Seite ein fruchtbares Feld ihrer Thätigkeit zu suchen. Djibouti speziell, noch vor wenigen Jahren ein unbekannter, öder Strand am Golfe von Aden und Tadschurah zählt heute über 12000 Einwohner, wovon über 1000 Europäer, es besitzt nebst den Regierungsgebäulichkeiten grosse Installationen der Messagerie maritimes, gewaltige Kohlendepôts, weithin warnende

und führende Leuchttürme, Ausladungsquai, seinen koketten Bahnhof mit prächtig eingerichteter Reparaturwerkstätte für die Eisenbahn, Spital und Absonderungshaus; gegenwärtig studiert man am Bau einer Kirche, ist am Bau der Wasserversorgung und streitet man sich um die Einführung des Gas- oder elektrischen Lichtes. Kalkbrennereien, Ziegeleien, Steinhauer, Zimmerleute und Schreiner, Schlosser und Handwerker aller Art wetteifern, hübsche und praktische Häuser zu erstellen. Die bekannte französische Administration bemüht sich mit ihrem komplizierten Mechanismus genau nach dem Muster der Metropole zu funktionieren, macht damit Vielen heisse Köpfe, doch sorgt eine Eisfabrik dafür, dass keine Schlagflüsse eintreten.

Fröhlich pfeift die Lokomotive durch die zitternde heisse Luft, geschäftig Material hin- und herschiebend, gewaltige Dampfer liegen beschaulich im ruhigen Hafen, bis ein tiefbrummender warnender Ruf die ausgestiegenen sich gemütlich promenierenden Passagiere wieder an Bord zurückruft, eilig sucht der naive Somalikhabe, wie der schlaue Jude rasch noch einen unerfahrenen Überseer zur Abnahme einiger Straussenfedern zu bewegen, kleine aber lebhaftige Pferde ziehen grazieuse Gefährtchen im raschen Trab davon, sogar Velo machen die Strassen unsicher und melancholisch schaut der Wüstensohn, auf seinen Hirtenstab gestützt, all diesem Treiben zu, höchstens etwas erschreckt durch den ungewohnten Lärm und das hastige Treiben, in seiner innersten Seele sich aber zurücksehnd an die schönen Zeiten beschaulichen, ruhigen, sorglosen Daseins in Gottes freier, schöner Natur, da noch kein Weisser ihn gelernt Anderes wünschen und erhaschen zu suchen, als was ihm mühelos zum Genuss von Allah und seinem Propheten geboten worden.

Stolz blickt der Weisse auf Alles das, was Geist und Wille Wunderbares geschaffen und nicht umsonst fühlt er sich Herr in seinem von ihm geschaffenen reichen Felde menschlicher Kultur,

sich in seiner Überlegenheit das Recht suchend, andern Völkern und Ländern seine Anschauungen zu oktroyieren, sie seinem unersättlichen Ehrgeize und Erwerbungsgeist dienstbar zu machen, das Glück, das er das seine heisst, auch den Andern als das einzige wahre Glück aufzudrängen. Schwer wird es dem denkenden Menschenfreund, an das Ideal zu glauben, das oft genug durch Eisen und Blut glaubt erreicht werden zu müssen, und begrüsst deshalb doppelt, wenn Merkur der friedliche Gott des Handels neue Wege und Stege zu finden weiss, entfernte Nationen einander zu nähern und in friedlichem Austausch ihrer Produkte und geistigen Errungenschaften zur Verbrüderung der Nationen, zur Freiheit und Gleichheit auf der einzig soliden Grundlage von Recht und Gerechtigkeit das Seinige beizutragen.

Möge ein gütiges Geschick es fügen, dass jenes schöne afrikanische Alpenland, das jahrhundertlang seine Freiheit und Unabhängigkeit zu bewahren wusste, in reichstem Masse teilnehmen kann an der reichgedeckten Tafel menschlichen Erzeugungsgeistes, ohne auf die Freiheit, dies köstliche Erbteil ihrer Väter verzichten zu müssen.



Leere Seite
Blank page
Page vide