

# Deutsch- Ostafrikanische Zeitung.

Erscheint wöchentlich einmal.  
Abonnementspreis vierteljährlich:  
Für Dar-es-Salam 3 Mkp.  
Direkt unter Kreuzband bezogen  
Für die übrigen Teile des Schutzgebietes 3 1/2 „  
Für die Länder des Weltpostvereins 5.— Mark.  
Für Deutschland und seine Kolonien 4.— „



Insertionsgebühren s. d. 4-gespaltene Pettzelle 50 Pf.  
Abonnements nehmen sämtliche Postanstalten  
Deutschlands und Oesterreich-Ungarns zum Preise  
von 4 Mk. entgegen. — Postzeitungsliste 1704.  
Telegramm-Adresse: „Zeitung Dar-es-Salam“.

Jahrgang III.

Dar-es-Salam, den 28. Dezember 1901.

No. 51.

## An Unsere Leser.

Wir erinnern ergebenst an rechtzeitige Erneuerung der zum 1. Januar 1902 ablaufenden Abonnements, damit eine Unterbrechung in der Zustellung der „Deutsch-Ostafrikanischen Zeitung“ vermieden wird.

Neu hinzutretenden Abonnenten, welche ihren Wohnsitz in Europa haben, geben wir bekannt, daß die Expedition der Zeitung auch bei Bestellung an unsere Berliner Generalvertretung, Georg Wigge, Berlin W. 35, Flottwellstraße 5, auf Wunsch unter Kreuzband direkt von Dar-es-Salam erfolgt, sich also des beschleunigten Empfanges der Zeitung wegen die Bestellung und Zahlung nach Berlin als zweckmäßig empfiehlt.

## Neujahr.

Mit vollen Segeln, die geschwellt waren durch den frischen Luftzug eines ungeahnten, eines unvergleichlichen wirtschaftlichen Aufschwunges, fuhr das deutsche Reichsschiff hinüber über die Jahrhundertwende. Gewaltiges ist geschaffen worden in den letzten 40 Jahren des verfloffenen Jahrhunderts. Der Abschluß der Entwicklung Preußens, die Wiederaufrichtung des Reiches, der Zusammenschluß zur Nation, die günstige Finanzlage und das Beschreiten der Treppe zur Weltmachtstellung, die, wie wir hoffen, zur Weltherrschaft einst hinaufführen wird, das sind die starken politischen Grundlagen, der Nährboden, auf dem sich eine imposante Friedensentwicklung vollziehen konnte.

Diese Grundlagen sind im neuen Jahrhundert dieselben geblieben, und trotzdem zeigt sich, wenn wir die Bilanz des ersten Jahres im 20. Jahrhundert ziehen, eine starke Kurve des wirtschaftlichen Niederganges.

Man findet die Erklärung hierfür nicht sofort. Daß einige wenige, wenn auch bedeutende Geldinstitute durch unvorsichtige, zum Teil auch unredliche Geschäftsführung mit großen Fehlbeträgen wie Seifenblasen, gleich manchen Unternehmungen in der Gründerzeit, zerplatzten, konnte wohl eine vorübergehende Schädigung, aber keine dauernde Lähmung des Gesamtgeschäftsbetriebes zur Folge haben, wie eine solche tatsächlich besteht. Daß mannigfache verschiedene Umstände von größerer oder geringerer Bedeutung dazu beigetragen haben mögen, das ungünstige Bild der Gesamtlage zu schaffen, ist zweifellos.

Zu rege industrielle Thätigkeit, zu hastiges Ringen nach der Palme des Gewinnes führten zur Ueberproduktion und dann zum unvermeidlichen Rückschlag, zur Stöckung, zum Niedergang. Da bedeutet es keinen allzuweiten Ideensprung, wenn man sich die Frage vorlegt: „Weshalb werden nicht Mittel und Wege gesucht, um die Ueberproduktion, die Unternehmungshochflut, die

doch gewiß kein Zeichen von Krankheit war, in die gegebenen Kanäle abzuleiten?“

Daß die in Frage kommenden Kanäle nur die Kolonien sein können, liegt auf der Hand. Aber wie klein und winzig sind die Nimmälchen, die hinführen zu den ungeheuren Absatzgebieten unserer Kolonien, die zum Bruchliegen verurteilt sind, weil sie nicht erschlossen werden.

Wenn zur rechten Zeit nach dem Vorbilde der Kolonien anderer Staaten der Aufschluß erfolgt wäre, hätte Deutschland sich die wirtschaftliche Krise wahrscheinlich ersparen können, die es jetzt durchzumachen gezwungen ist.

Was unser Kaiser längst weitschauend vorausgesehen, als er die Worte sprach: „Deutschlands Zukunft liegt auf dem Wasser.“ das wird immer noch leider zu wenig von großen Gruppen unseres Volkes vollwertig erfaßt. Seit die Umwandlung Deutschlands von einem Ackerbau treibenden zu einem Industriestaat sich in immer rascherem Tempo vollzieht, seit das Vaterland mit seiner zunehmenden Bevölkerung sich tatsächlich nicht mehr selbstständig ernähren kann, bedarf es neuer Absatzgebiete, wenn es nicht verhungern will.

Hoffentlich trägt die bald überstandene Krisis im Heimatlande dazu bei, die Gemüter aufzurütteln und sie hinzuweisen auf die Erschließung der Kolonien aus eigenem Selbsterhaltungstrieb. Es wäre nicht das erste Mal, daß die Not den Keim des Segens befruchtet und den Anstoß giebt zu einem Aufblühen, zu einem Aufwärtsringen mit vollangespannten Kräften.

Schon im vorigen Jahre trugen Abreiskalender in der Kolonie das Bild einer dampfenden Lokomotive vor einem Zuge, die vor einer Station im Innern hält.

Möge endlich das Neue Jahr dies Phantasiebild in die Wirklichkeit übersetzen, damit alle Deutschen, daheim und in der Kolonie ihm aus vollster Ueberzeugung zurufen können:

„Glück auf 1902.“

## Aus der Kolonie.

— Zur Nyassabahnfrage. — Sofort an zweiter Stelle hinter der Zentralbahn rangiert an Wichtigkeit zugleich mit der Weiterführung der Usambarabahn am Kilimandscharo vorbei nach dem Viktoria-Nyanza der Schienenstrang Kilwa-Niswani-Wiedhafen. Wenn von einer wirklichen Erschließung des fruchtbaren, zum Teil reichbevölkerten Innern Deutsch-Ostafrikas die Rede sein soll, wenn man, ehe es zu spät ist, der Unklammerung durch die Eisenwege unserer Nachbarcolonien vorbeugen will, wenn sich tatsächlich die nicht unbegründete Hoffnung verwirklichen soll, unsere Kolonie bei richtiger Behandlung dereinst in ein deutsches Indien umzuwandeln, dann darf man nicht nur der Frage eines Bahnstranges näher treten, sondern ein halb in Angriff zu nehmendes, allmählich auszubauendes Eisenbahnnetz ist ein unabweisbares Erfordernis. Wenn dann später durch die Nyassa-Tanganika-Bahn

der Kreis geschlossen sein wird, dann wird unsere Kolonie in die Lage versetzt sein, dem Mutterlande zu zeigen, was sie vermag, dem deutschen Kapital werthvolle Bethätigung zu eröffnen und das der Heimath nötige Absatzgebiet wirklich zu werden.

Es kommen bei der Ausführung der Bahn vom indischen Ozean durch den Süden unseres Schutzgebietes zum Nyassa drei Tracen in Frage. Die erste läuft von Kilwa-Niswani ausgehend längs des Mawudji-Flusses über Donde, Bariwani, Neu-Klondyke, Songea, folgt alsdann dem Laufe des Lumessi- und Ruhuhu-Flusses und erreicht den Nyassa-See bei Wiedhafen. Die zweite Trace geht gleichfalls von Kilwa-Niswani aus, läuft durch das Thal des Mawudji, streicht kurz vor Namguira nach den flachen Ufern des Umbekuru hinüber, diesem Flusse aufwärts bis zum Mahahaberge folgend, geht dann zwischen letzterem und dem Kitandaberge weiter nach Songea und steigt ebenso wie Trace 1 längs des Lumessi und Ruhuhu nach Wiedhafen hinab. Die Trace Nr. 3 würde von Lindi ausgehen, den Gourmahamba-Creef überschreiten, vom Tutamba-See ab dem Rangahiflößchen folgen, längs des Nordostrandes des Muera-Plateaus und längs des flachen rechten Ufers des Umbekuru-Flusses aufwärts steigen und wie Route 2 zwischen dem Mbaha und Kitandaberg über Songea nach Wiedhafen gehen. —

Die Usambarabahn ist mit einer Spurweite von 1 Meter derart angelegt, daß die Lokomotive mit einem Dienstgewicht von 19,5 Tons bei kleinsten Krümmungsradien im Stande ist, Züge von 8 vollbeladenen Wagen von je 7,5 Tons Tragfähigkeit, also eine Ladung von 60 Tons bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 30 Kilometern in der Stunde eine längere Steigung von 1 : 40 hinaufzuziehen. —

Das dürfte auch die richtige Spurweite für die späteren Bahnen von Deutsch-Ostafrika sein. Allerdings ist für die Zentralbahn eine Spurweite von nur 0,750 Meter projektiert, aber da für die Nyassabahn wahrscheinlich Kohlen- und Mineraltransporte in größerem Maße in Betracht kommen, so dürfte der höheren Leistungsfähigkeit und der erheblichen Widerstandsfähigkeit wegen für diese Linie 1 Meter Spurweite die bessere sein.

Ferner erscheint es von Wichtigkeit, daß die etwa 675 Kilometer lange Strecke Kilwa-Wiedhafen in 24 Stunden einschließlich der Aufenthaltzeit auf den Stationen mit einer Fahrgeschwindigkeit von 30—35 Kilometern in der Stunde zurückgelegt wird. Auch aus diesem Grunde ist eine Spurweite von 1 Meter wünschenswert. Steigungen sollten nicht über 1 : 40, nur in einzelnen Ausnahmefällen 1 : 25, Kurven nicht unter 100 Meter und nur ausnahmsweise 75 Meter Radius betragen dürfen.

Nach den bei der Usambara-Eisenbahn gemachten Erfahrungen dürften sich die Anlagekosten bei 1 Meter Spurweite pro Kilometer auf 30 000—40 000 Mark belaufen, doch ist in diese