

Deutsch- Ostafrikanische Zeitung.

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



Insertionsgebühren f. d. 4-gespaltene Zeitzeile 50 Pf.
Abonnements nehmen sämtliche Postanstalten
Deutschlands und Oesterreich-Ungarns zum Preise
von 4 Mk. entgegen. — Postzeitungsliste 1753.
Telegramm-Adresse: „Zeitung Dar-es-Salam“.

Jahrgang IV.

Dar-es-Salam, den 5. Juli 1902

No. 27.

An Unsere Leser.

Wir erinnern ergebenst an rechtzeitige Erneuerung des am 1. Juli 1902 abgelaufenen 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, Lützow Str. 54,*) 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.

Die Expedition
der „Deutsch-Ostafrikanischen Zeitung“.

*) Berlin W. 35, Lützow Str. 54 ist die neue Adresse unserer Berliner Generalvertretung vom 1. April d. J. ab.

Ein Beitrag zur Transportfrage in der Kolonie.

Die Kaiserliche Militär-Station zu Tabora hat mit vollkommenem Erfolg einen Fahrversuch mit Ochsengepann von Tabora nach Muanza und zurück ausgeführt. Die Leitung desselben lag in den Händen eines Unteroffiziers, welcher mit einem von 6 Ochsen gezogenen Wagen am 3. März Tabora verlassen hat, am 19. März in Muanza eingetroffen ist, und von dort wieder nach 4 tägiger Ruhe den Rückmarsch angetreten hat. Derselbe ist am 8. April wieder in Tabora eingetroffen.

Der Versuch, das ostafrikanische Buckelrind als Zugtier auch auf weite Entfernungen zu benutzen, muß bei dieser Gelegenheit als durchaus gelungen bezeichnet werden.

Der zu der Fahrt benutzte Wagen war ein äußerst solider breitspuriger mecklenburgischer Landwagen, welcher durch Ueberdachung mit Segeltuch zu einem wasserdichten Planwagen umgestaltet war. Derselbe ist im Jahre 1901 vom Wagenbauer H. Reimer — Hagenow zum Preise von 275 Kupie loco Dar-es-Salam bezogen worden.

Die verwendeten Zugochsen entstammen dem hiesigen mittelgroßen Buckelvieh und sind bereits seit ca. einem Jahr im Gebrauch der Station.

Die Anspannung geschah mittels Nackenjochs zu je zwei Ochsen; während die Stangenochsen direkt an der Deichsel zogen, wurde die Zugkraft der beiden vorderen Paare durch eine Verbindung des Jochs mit der Deichsel mittels Eisenketten ausgenutzt.

Das Nackenjoch dürfte vor dem Stirnjoch den Vortheil haben, daß bei den zwei in einem Joch zusammengespannten Ochsen einerseits die Zug-

kraft beider Thiere gleichmäßiger ausgenutzt, andererseits die Widersechlichkeit eines Ochsen durch das Vorwärtstreben des andern leichter überwunden werden kann. Die Bewegungsfreiheit im Nackenjoch wird der im Stirnjoch außerdem nicht nachstehen.

Der Wagen hatte ein Gewicht von ca. 12 Centnern, die Beladung — Ausrüstung des den Fahrversuch leitenden Unteroffiziers, 2 Reislasten a 50 Pfd., 135 Pfd. Mtama und 10 Askari-lasten — ein solches von ca. 11 Centnern, so daß sich das Gesamtgewicht auf ca. 23 Centner gestellt hat. Die Ochsen mußten nur einmal ausgespannt werden und haben sonst, auch im schwierigen Gelände, durchaus gut gezogen.

Der benutzte Weg war: 1.) auf dem Hinwege: Die Straße über Ujni, Ndala, Ujongo, den Mauyonga-Bach, Mfete, Muamere, Bukumbi nach Muanza. 2.) Auf dem Rückwege: Die Straße über Bukumbi, Kavele, Ngwalo, Ugoho, Malala, Tshona, Unhambura, den Gomba-Fluß nach Tabora.

Der erste Weg wird von den Karawanen in 16 Tagen, der zweite in 14 Tagen durchschnittlich zurückgelegt. Auf beiden Strecken wurde je ein Ruhetag gemacht, so daß nur 16 resp. 15 Marschtage zu rechnen sind. Die beiden Wege waren trotz der eingesetzten Regenzeit und trotz 10 Regentagen auf dem Hinmarsch und 6 Regentagen auf dem Rückmarsch durchweg fahrbar. Der Mauyonga-Bach bildet in seiner jetzigen Beschaffenheit ein nur schwer zu überwindendes Hindernis, an welchem die Ochsen ausgespannt und der Wagen auseinander genommen werden mußte.

Die Anlage einer Brücke ist daher ins Auge gefaßt. Die Fütterung unterwegs geschah hauptsächlich durch Weidefütterung. Mtama wurde vom Zugvieh nur wenig gefressen. Nachts wurden die Zugochsen stets unter Dach und Fach gebracht, an einzelnen Stellen wurden hierfür besondere Schutzhütten gebaut.

Die durchschnittliche tägliche Marschzeit betrug auf dem Hinwege 6 Stunden 44 Minuten, einschließlich einer Ruhe von 30 Minuten; auf dem Rückwege 6 Stunden 4 Minuten, einschließlich einer Ruhe von 36 Minuten. Die Ochsen befanden sich bei ihrer Rückkehr nach Tabora durchweg in einem besseren Zustande als beim Abmarsch.

Wenn ein Ausbau dieser östlichen Straße über Ujni-Ujongo stattfindet, eine Brücke über den Mauyonga-Bach geschlagen und je ein Depot mit frischem Zugvieh in Ujongo und an der Muanza-Grenze in Muamere errichtet wird, so läßt sich erwarten, daß die Strecke regelmäßig gut in 14 Tagen zurückgelegt werden kann.

Jeder Wagen müßte mit 8 Zugochsen bespannt, und zur Aushilfe müßten für je 3 Wagen noch 2 Reserve-Ochsen mitgegeben werden.

Die Befrachtung jedes Wagens könnte dann ohne Schwierigkeiten auch 20 Centner = 40 Lasten betragen. Besonders langwierige und heftige

Regenzeiten dürften indessen hier, wie auch in Deutschland, einen Ochsenwagenverkehr während dieser Zeit, wenn auch nicht verhindern, so doch verlangsamten.

— Die „Koloniale Zeitschrift“ schneidet in ihrer Mitteilung über „Die Verwendung der Gelder der „Wohlfahrtslotterie zu Zwecken der deutschen Schutzpolitik“ eine für die Kolonien relativ sehr beachtenswerte Frage an: Das genannte Blatt schreibt:

„Die Abteilung Hannover der Deutschen Kolonialgesellschaft, deren Vorsitzender, Graf Eckbrecht von Dürckheim, die kolonialen Dinge stets soweit unterstützt hat, wie es seine beschränkten Mittel erlaubten, ist wirklich der Meinung gewesen, die Koloniallotterie sei auch dazu da, um eine Herabsetzung des Mitgliederbeitrages der Deutschen Kolonialgesellschaft zu ermöglichen. Aber diese Ansicht war verzeihlich, da über die Verwendung der Koloniallotteriegelder ein tiefer Schleier ausgebreitet ist, welcher nur seitens des Frauenvereins für Krankenpflege in den Kolonien etwas gelüftet wird. Man weiß nur, daß die Gelder in irgend einer Weise ausgegeben werden, und daß es eine Anzahl Stipendiaten giebt. Es ist einfach unverständlich, warum die Koloniallotterie keinen Rechenschaftsbericht dem großen Publikum vorlegt, welches so freudig die Loose kauft in der Absicht, bei einem guten Werke etwas zu verdienen, schon um den hier und dort aufgetauchten Verdacht zu zerstreuen, daß trotz hoher Protektion und der Mitwirkung betriebamer und unterstützungsbedürftiger Excellenzen, die Verwendung der Gelder im Großen und Ganzen als verfehlt zu betrachten sei.“

Wenn wir nicht irren, ist es sogar eine Lotterie „zu Zwecken der deutschen Schutzgebiete.“ Also Unterstützung da in den Kolonien, wo sie wirklich nötig ist. Wir, wie jeder Kolonist können der Anregung der „Kol. Zeitsch.“ nur beipflichten, da, soweit wir orientirt sind, die Anlage der Lotteriegelder in unserer Kolonie nicht oft dazu angethan war, in irgend einer Weise die hiesige wirtschaftliche Lage erheblich aufzubessern. Andererseits würde die Lotterie im Stande sein, z. B. durch sachgemäße Unterstützung von Ansiedlern u. in relativ minimaler Höhe, gerade für die Entwicklung des Innern unserer Kolonie, wobei wir insbesondere an die Muguru-berge denken, außerordentlich viel zu thun.

Aus der Kolonie.

— Die laut Bekanntgabe der englischen Regierung vom 17. November 1899 pp. eingeführten Beschränkungen des Post-Verkehrs mit Süd- und Ostafrika sind nunmehr bezüglich der Telegramme für und von Sansibar, Seychellen, Mauritius, Madagaskar, Britisch-Ostafrika, Deutsch-Ostafrika, Mozambique und Lorenzo-Marques gänzlich aufgehoben worden.