Deutsch-Ostafrikanische Zeitung.

Daressalam
1. Februar 1908.

Erscheint Mittwochs u. Sonnabends.

Abonnementspreis

für Daressalam halbjährlich 6 Rupien, für die übrigen Teile der Kolonie halbjährlich einschl. Porto 7 Rupien, für Deutschland und die anderen deutschen Kolonien halbjährlich einschl. Porto a) direkt von der Hauptexpedition Daressalam bezogen 9 Mark, b) von der Berliner Geschäftsstelle der Deutsch-Ostafrikanischen Zeitung Berlin S. 42 Alexandrinenstr. 93|94 bezogen 8 Mark, für die übrigen Länder des Weltpostvereins einschl. Porto jährlich 16 Rupien oder 20 Mark oder 1 £.

Im Interesse einer pünktlichen Expedition wird möglichst um Vorausbezahlung der Bezugsgebühren gebeten. Wird ein Abonnement nicht abbestellt, gilt dasselbe bis zum Eintreffen der Abbestellung als stillschweigend erneuert.

Insertionsgebühren

für die 6-gespaltene Petitzeile 50 Pfennige. Mindestsatz für ein einmaliges Inserat 2 Rupien oder 3 Mark. Für Familiennachrichten sowie größere Insertionsaufträge tritt eine entsprechende Preisermäßigung ein.

Die Annahme von Insertions- und Abonnements-Aufträgen erfolgt sowohl durch die Hauptexpedition in Daressalam wie bei der Berliner Geschäftsstelle der Deutsch-Ostafrikanischen Zeitung Berlin S. 42 Alexandrinenstr 93|94 Abonnements werden außerdem von sämtlichen Postanstalten Deutschlands und Oesterreich-Ungarns angenommen. Postzeitungsliste Seite 84. Telegramm-Adresse für Daressalam: Zeitung Daressalam. Telegramm-Adresse für Berlin: Droeßler Berlin Alexandrinenstraße.

Jahrgang X.

No. 8.

Die graue Theorie als Entwickelungsfeind unserer Kolonie.

Professor Dr. Hans Meyer veröffentlicht in der „Täglichen Rundschau" eine Aufsatzreihe, betitelt: „Welche Bahnbauten braucht Ostafrika?", die mit einem großen Aufwande von Gelehrsamkeit und theoretischem Wissen zur Frage der demnächst zu augurierenden Eisenbahnpolitik in unserer Kolonie präzise Stellung nimmt und die Notwendigkeit sowie die Rentabilitätserwartung der einzelnen Linien beleuchtet.

Wir müssen gestehen, daß wir mit einer gewissen Voreingenommenheit an das Studium der Meyerr'schen Aufsätze herangetreten sind, mit einer Voreingenommenheit, die darin ihre Begründung findet, als wir in Professor Hans Meyer den Erfinder und Begründer der sogenannten afrikanischen „Stichbahnen" zu erblicken haben. Seinem seinerzeitigen Auftreten und seinen mit dem Autoritätsnimbus verklärten Publikationen haben wir es bekanntlich in erster Linie zu danken, daß wir es mit unserer Eisenbahnpolitik bisher so herrlich weit, bis Mombo und Morogoro, gebracht haben. Der Kampf: Hie Zentralbahn, hie Stichbahn, hat, wir können es ruhigen Mutes behaupten, die Entwickelung unserer Kolonie um ein Jahrzehnt aufgehalten. Also trotz des großen Aufwandes von Gelehrsamkeit und theoretischem Wissen, wodurch sich ein Großteil unserer Reichsboten seiner Zeit irreleisten ließ und womit seiner Zeit durch Professor Meyer eine Ueberlandbahn zu den Seen als Kapitalvergeudung dargestellt wurde, ist heute der Riesenvorteil, den eine solche Bahn zu bieten im Stande ist, eine allgemein anerkannte Thatsache geworden. Ja man ist inzwischen von dem wohltätigen Einfluß, den eine solche Bahn auf die Gesamtentwickelung der Kolonie auszuüben vermag, so überzeugt worden, daß man selbst eine Unterbilanz in dem Wirtschaftsbetrieb der Bahn als ein Manko nicht in Betracht zu ziehen geneigt ist. Bekanntlich rentieren sich aber unsere Teilbahnen bisher so gut, daß z. B. die Usambarabahn die Weiterbaukosten in ihren Betriebsüberschüssen findet. Die Morogorobahn nimmt anscheinend die gleiche Entwickelung. Das zeigt die steigende Tendenz der bisher veröffentlichten Betriebsausweise, und wenn man in Berücksichtigung zieht, daß die dermaligen wirtschaftlichen Verhältnisse im Binnenlande des Bezirks Morogoro—Kilossa als besonders günstige nicht angesehen werden können. Der Weiterbau der Bahn wird aber die Morogorobahn ohne Weiteres rentabel machen, das ist gewiß. Es ist das ein Moment, welches für die Art des Weiterbaues von hoher Wichtigkeit ist.

Professo Dr. Hans Meyer tritt in seinen Veröffentlichungen für folgende Projekte ein:

1. Die Nordbahn (Weiterbau der Usambarabahn zum Viktoriasee).
2. Die sogenannte Mittellandbahn, eine Abzweigung der Nordbahn nach Tabora.
3. Die sogenannte Südwestbahn (Weiterbau der Morogorobahn über Kilossa — Uhehe nach dem Südende des Tanganyika) und
4. Die Südbahn Kilwa — Wiedhafen.

Diese Projekte mit ihren dargelegten Begründungen sind unseres Erachtens geeignet, die Meinungen über die Nützlichkeit der einzelnen Bahnlinien in der Oeffentlichkeit in hohem Maße zu verwirren. Wenn wir auch annehmen können, daß nunmehr im Reichstage genug Männer sich befinden, die auf Grund eigener Anschauung und selbständigen Nachdenkens zu einer objektiv richtigen Beurteilung der schwebenden wichtigen Frage kommen werden, so wollen wir dennoch auf die Gefährlichkeit der Meyer'schen Ansichten über die Bahnvorlage hinzuweisen nicht unterlassen. Wir wollen die großen leitenden Gesichtspunkte nicht aus dem Auge lassen, welche in erster Linie bei Ausführung der Bahnvorlage unbedingt maßgebend bleiben müssen. Das ist vor allem die aus wirtschaftlichen und strategischen Gründen möglichst schnelle Erreichung von Tabora und die für die Gesamtentwickelung des zentralafrikanischen Wirtschaftslebens von ausschlaggebender Bedeutung seiende schnelle Erreichung des Tanganyika bei Ujiji! Wir sind überzeugt, daß die Fertigstellung dieser Bahnverbindung den Nichtkennern der Verhältnisse noch ganz andere Ueberraschungen bieten wird, als den prähistorischen Anhängern der „Stichbahnen" die fertige Ugandabahn sie so überzeugend geboten hat. Und diese Linie ist, geograpisch wie wirtschaftlich naturgemäß, jene Daressalam — Morogoro—Kilossa—Tabora — Ujiji. Jede Abweichung erachten wir als einen unverbesserlichen Fehler. Auf die Ausführung dieser Strecke soll sich unserer Meinung nach alle amtliche Energie zunächst allein konzentrieren. Außerdem bleibt unser Programm: Verbindung dieser Zentralbahn von Kilossa nach dem Nyassa, schneller Weiterbau der Usambarabahn nach dem Kilimandscharo — Meru bezw. Ausbau dieser Bahn als Konkurrenzbahn der Ugandabahn, bei sich ergebender Rentabilität in späterer Zeit.

Wir bemerken nochmals, die Meyer'schen Publikationen sind geeignet, verwirrend zu wirken, da alles, was zu Gunsten der empfohlenen Routen spricht, geradezu gewaltmäßig herangeholt wird, während insbesondere die wirtschaftlichen Verhältnisse der Strecke Kilossa—Tabora in recht unwissender Weise in den schwärzesten Farben dargestellt werden. So traurig sind die Verhältnisse im Ugogolande bei Weitem nicht. Wir halten im Gegenteil das Ugogoland in hohem Maße entwickelungsfähig, sowohl in Hinsicht auf Viehzucht als Landwirtschaft.

Wenn wir nur einen geringen Teil der Kosten, die in Südwestafrika für Wasserversorgung erforderlich werden, für unser Ugogoland aufwenden wollten, dann haben wir ein Land für Viehzucht, wie es in Südwestafrika kaum günstiger zu finden sein wird. Außerdem giebt es bekanntlich gerade in Ugogo eine so scharf abgegrenzte große Regenzeit, die für die Frage des Baumwollbaues noch von hoher Bedeutung sein kann. Versuche mit Baumwolle werden dort erst heuer zum ersten Male unternommen. Für alle Fälle hat die Erdnußkultur dort eine ungeheure Ausbreitungsfähigkeit. Und das Land ist gesund für Europäer wie irgend eines in Ostafrika! Wird doch Mpapua unser „Heluan" genannt. Die wirtschaftliche Entwickelungsfähigkeit Ugogos wird nach unserer Meinung im allgemeinen arge unterschätzt und so wird gerade dort die Bahn hervorragende Neuwerte schaffen. —

Ueber die diesjährige Regenperiode.

Die Januar-Drahtregenmeldungen über die Niederschläge im Schutzgebiet gestalten den Gesamteindruck, den das Bild über November- und Dezemberergebnisse in Nr. 7 der D. O. A. Z. macht, noch erheblich ungünstiger. Die folgende Uebersicht bringt die Niederschlagsmengen der ersten und zweiten Januar-Dekade, ausgedrückt, wie in der Mittwochsnummer des Blattes, in Procenten der Normalbeträge; die zweite Rubrik faßt die Ergebnisse vom November — 20. Januar zusammen und giebt sie gleichfalls in Prozenten der für diesen Zeitraum aus mehrjährigen Zahlenreihen berechneten Durchschnittswerte wieder:

	Jan. I. u. II. Dek.	Nov. — 20. Jan.
Wilhelmstal	130%	102%
Mombo	10	37
Amani	0	35
Muhesa	0	30
Tanga	7	49
Pangani	0	41
Sadani	0	30
Bagamojo	11	30
Daressalam	2	21
Mohoro	0	22
Kilwa	0	33
Lindi	100	163
Morogoro	0	37
Kilossa	17	23
Mpapua	3	26
Kilimatinde	14	22
Tabora	55	60
Muansa	433	171

Nur Muansa, Wilhelmstal und Lindi weisen über dem Normalwert (= 100 %) liegende Beträge auf:

ob die von Muansa gedrahteten Zahlen einwandfrei sind, läßt sich noch nicht feststellen, da aus der Nachbarschaft noch keine Berichte vorliegen;

Nördlich von Wilhelmstal melden die dortigen Regenstationen ebenfalls übernormale Beträge, z. B. Neu Bethel b. Mtai für Nov. + Dez. 110 % des Normalwertes;

das verhältnismäßig regenreiche Gebiet bei Lindi scheint sich noch weit ins Lindi-Hinterland hineinzuerstrecken; es melden für Dezember:

Mission Ndanda	122 mm
„ Massassi	95 mm
Milit. Post. Sasawara	101 mm;

von der Süd-Küste des Bezirkes sind dagegen folgende sehr geringe Dezember-Mengen bisher bekannt:

Pflanzung Mvita (b. Mikindani)	35 mm
Kionga	5 mm!

Endlich liegen in Süd-Uhehe und dem Nyassa-Gebiet die Verhältnisse augenscheinlich ebenfalls günstiger; es gingen für Dezember bisher folgende Meldungen hier ein:

Mission Jakobi (Nord-Songea)	130 mm
„ Tandala (Ukinga)	216 mm
„ Bulongwa „	236 mm

Die beiden letztgenannten Ziffern liegen, verglichen mit dem mehrjährigen Durchschnittswert von Neu-Langenburg (ca 160 mm), wahrscheinlich nicht unerheblich über „Normal".

In Moschi, Aruscha, Kondoa-Irangi, Iringa, Mahenge und Livale sind die für November und Dezember gemeldeten Regenmengen überall erheblich geringer als die halben Normalwerte.

Meteorologische Hauptstation.

Der Chef des hiesigen Eingeborenengerichts Herr Gouvernements-Sekretär Sauer

wird Daressalam verlassen, um die Verwaltung des Bezirksamts Kondoa-Irangi zu übernehmen.

Wer — es sei frei heraus gesagt — die anormale Arbeitslast seines bisherigen Postens, der außerdem außerordentliche Erfahrung voraussetzt, zu übernehmen imstande sein wird — darauf wird man recht gespannt sein müssen.

Man spricht von Herrn Werner-Kondoa-Irangi. —

Herr Sauer reist mit Gemahlin am kommenden Sonnabend mit dem Nord-Gouvernementsdampfer (voraussichtlich „Kaiser Wilhelm II") nach Pangani ab, um von da den Marsch nach seinem neuen Wirkungskreis anzutreten.

Daressalam dankt Herrn Sauer für seine unermüdliche Thätigkeit und wünscht ihm eine glückliche Reise.

— Wie sich die Personalfrage im Bezirksamt gestalten wird, welches momentan mit einer Unterbilanz von 2—3 europäischen Arbeitskräften notdürftig funktionirt, ist allgemeinen unklar.

In den Tropen kann ein tüchtiger Europäer 2 Wochen, nicht aber 2 Jahre einen zweiten vertreten. So etwas führt zu böser, dienstschädlicher Nervosität oder auch gar zu dauerndem körperlichen Schaden.

Wer ist anderer Meinung?

Aus Daressalam und Umgegend.

— Die Feier von Kaisers Geburtstag in der Hauptstadt von Deutsch-Ostafrika. Der Morgen des letzten Montag brach im herrlichsten Kaiserwetter prangend, an und zeigte bereits Daressalam aus Anlaß des 49 ten Geburtstages unseres Kaisers in prächtigem Festeschmuck. Die Häuser in Palmengrün und Flaggen gehüllt. Die im Hafen liegenden Schiffe hatten über die Toppen geflaggt.

Punkt 9 Uhr fand auf dem Bismarkplatz die Parade statt, welche von dem st. Gouverneur Regierungsrath v. Winterfeld persönlich abgenommer wurde.

Die außergewöhnlich große Anzahl von Gästen gab der militärischen Feier ein besonders buntfestliches Gepräge.

Um 12 Uhr brachten die Geschütze der Salutbatterie im Verein mit denen der beiden Kreuzer „Bussard" und „Seeadler" aus ehernem Munde Sr. Majestät die Geburtstags-Wünsche der Kolonie dar.

Nachmittags das Volksfest für die Eingeborenen auf dem Spielplatz rechts der Pugustraße mit seiner üblichen ausgelassenen Lustigkeit und Freude.

Den Höhepunkt der Veranstaltungen bildete jedoch der Bierabend, für welchen diesmal durch die Regierung nach langer Zeit wieder einmal der gemütlich-traditionelle baum- und blumenbestandene Platz um die zierliche Schaurihütte gewählt war. Zahlreiche Lampionreihen zogen sich von Baumkrone zu Baumkrone und weit über ein Dutzend flammender Fanale erhöhten das Feierliche der Ausschmückung.

Es war ein seltenes Bild, einmal wieder tout Daressalam vereinigt zu sehen. Hunderte Europäer — darunter viele mit ihren Damen — füllten den Platz an der Schaurihütte.

Kurz nach Beginn erschien auch der st. Gouver