

Deutsch-Ostafrikanische Zeitung.

Publikationsorgan der Wirtschaftlichen Vereinigung von Darassalam und Hinterland, des Landwirtschaftlichen Vereins und des Wirtschaftlichen Verbands von Lindi.

Darassalam

22. Sept. 1909.

Ercheint

zweimal

wöchentlich.

Abonnementspreis

Für Darassalam vierteljährlich 4 Rupee, für die übrigen Teile von Deutsch-Ostafrika vierteljährlich einschließlich Porto 6 Rupee. Für Deutschland und sämtliche anderen deutschen Kolonien vierteljährlich 6 Mark. Für sämtliche anderen Länder halbjährlich 14 sh. — Bestellungen auf die D. O. A. Zeitung werden sowohl von der Hauptredaktion in Darassalam (D. O. A.) wie von der Berliner Geschäftsstelle der Deutsch-Ostafrikanischen Zeitung Berlin S. 42 Alexanderstr. 93/94 entgegengenommen. — Bei Bestellungen empfiehlt sich der Zusatz: „Bestellung unter Kreuzband direkt von Darassalam,“ da dies der schnellste Expeditionsweg ist. Im Interesse einer pünktlichen Expedition wird möglichst um Vorausbezahlung der Bezugsgeldern gebeten. Wird ein Abonnement nicht abgeschlossen, gilt dasselbe bis zum Eintreffen der Abbestellung als stillschweigend erneuert.

Insertionsgebühren

Für die 6-spaltige Zeitspalte 50 Pfennige. Mindestens für ein einmaltiges Inserat 2 Rublen oder 3 Mark. Für Familiennachrichten sowie größere Inseratsaufträge tritt eine entsprechende Preisermäßigung ein.

Die Annahme von Insertions- und Abonnements-Aufträgen erfolgt sowohl durch die Hauptredaktion in Darassalam wie bei der Berliner Geschäftsstelle der Deutsch-Ostafrikanischen Zeitung Berlin S. 42 Alexanderstr. 93/94. Abonnements werden außerdem von sämtlichen Postanstalten Deutschlands und Österreich-Ungarns angenommen. Postzeitungsstelle Seite 81. Telegramm-Adresse für Darassalam: Zeitung Darassalam. Telegr.-Adresse für Berlin: Schladensky Berlin Alexanderstrasse.

Jahrgang XI.

No. 75.

Gewitterdunst.

Offiziös verlautete vor einiger Zeit etwas von Truppen-Konzentration nach dem traditionellen Wetterwinkel unserer Kolonie, nach der Nordwest-Gegend zwischen Nord-Tanganyika, Ruvu und Viktoria-See, nach den Gebieten Ruanda, Urundi, Uha, die von Millionen kriegerischer Eingeborener bewohnt sind.

Am 11. September brachte der „African Standard“ eine Notiz von dreizehn Worten: „Ein starkes deutsches Truppenkontingent ist an der Kongostaat-Grenze zusammengezogen.“

Am 15. September wurde gubernemental-offiziös geschrieben, in Uha hätte der stellvertretende Bezirksamtmann von Ujiji, Oberleutnant Vock v. Wülffingen eine kleine Strafexpedition gegen Karawanenplünderer nach Uha unternommen und einen Haupttrüdelführer standbrechlich in den siebenten Himmel befördert. Nebenbei vier Askari v. r. und so weiter.

Sofort nach der ersten, des Mangels an Gründen wegen seltsamen Nachricht erbaten wir von unsern dortigen Mitarbeitern Auskünfte, die alle in sämtlichen Hauptpunkten gleichlautend sind und das Folgende zum Inhalt haben:

Unsere in No. 74 wohlüberlegt ausgeprochene Bemerkung, daß der Nordwesten unserer Kolonie uns noch recht viel zu schaffen machen wird, scheint sich durch Tatsachen zu bestätigen.

Die Räuber- und Plündererbanden in der Landschaft Uha durchziehen in großen Scharen das Land, sengend, mordend und ein Schrecken der Bevölkerung.

Die offiziellen Meldungen über die Verluste sollen heute nicht mehr den Tatsachen entsprechen, da auf unserer Seite ungefähr 15 Askaris schwer verwundet sein sollen.

Aus Tabora erhalten wir eine Zettelnachricht, daß die Truppenmacht Vock von Wülffingens unfähig sein wird, der Rebellen Herr zu werden.

Unser neuerlicher Hinweis auf die dortigen politischen Unstimmigkeiten erfahren ebenfalls Bestätigung.

Unser ehrlicher Feind, der mitten in dem Gärungsgebiet sitzende mächtige Sultan Misinga, der der deutschen Regierung von jeher ein ebenso chliches Mißtrauen entgegenbrachte, zeigt jetzt ein geradezu feindseliges Ansehen, seitdem zwischen den kongostaatlichen und englischen Truppen in der Gegend zwischen der deutschen Grenze und den großen Vulkanen fast offensichtliche Feindseligkeiten ausgebrochen sind.

Was in den letzten Wochen passiert ist, wissen wir noch nicht. Jedoch stehen für uns schwere Sorgen am Horizont.

Die Zusammenziehung vieler Truppen in der dortigen Gegend wird die Bevölkerung noch mehr reizen.

Das damalige Aufstandsgebiet Tanganyika am Nyassa ist infolge der deutschen Truppenkonzentration nach dem Norden von Militär entblößt.

Die schwerste politische Frage unserer Kolonie, ein Aufstand der mächtigen Nordvölker, hat man scheinbar nicht zu lösen verstanden.

Es ist für heute nicht am Platz, das klare Geistesbild der Gefahr durch wenn auch wichtiges Beiwerk abzuschwächen oder unklar zu machen.

Jedoch müssen wir heute Gelegenheit nehmen, unsern Standpunkt und unsere Forderung in dieser Frage festzulegen:

1. Von jeher haben wir offiziöse Unterschätzungs- und Verhöhnungsversuche von Aufstandsgefahren als verkehrt verworfen. Die Vorgänge haben uns hierin Recht gegeben.

2. Wenn das Land bis jetzt von einem größeren Aufstand verschont blieb, so ist ein gut Teil die jetzige gubernementale Auffassung von der Eingeborenenfrage schuld.

Denn wenn wir dem Neger nur Rechte geben und die Pflichten nur dem Europäer aufhaken, dann wäre der Eingeborene töricht, diese für ihn paradiesischer Zustände zu fürchten. Er darf sich ja in einer Negerkolonie, nicht aber in deutschem Gebiet ernstlich fühlen.

3. Wir wollen nicht ohne Not Staats-Fehler der letzten 16 Monate aufdecken.

Jedoch wenn Herr v. Neuenberg jetzt nicht seinen ganzen Einfluß aufbietet, um mindestens 1—2 neue

Kompagnien, die nach Ansicht jeden Kenners des Nordwestens unbedingt und sofort notwendig sind, zur Aufrechterhaltung der Ruhe und zum Schutz der geleisteten Kulturarbeit zu bekommen, dann werden wir unser Haupt mit Asche bestreuen und schweigen. Denn die Folgen werden dann eine berebete Sprache reden und ein angemessenes Urteil fällen.

Einmarsch der Engländer in Msumbiro.

Von zuverlässiger Seite sind Meldungen eingegangen, die sehr überraschend wirken.

Die Engländer sind mit Truppen in das kongoleesische Grenzgebiet einmarschiert.

Ihnen haben sich die Belgier entgegengestellt. Diese verfügen dort über ungefähr 1000 Mann. Die Engländer sollen annähernd ebenso stark sein. Zu Feindseligkeiten ist es bis jetzt nicht gekommen.

Es handelt sich, soweit bis jetzt bekannt, um Grenzstreitigkeiten erster Art.

Behördlich ist hier nichts näheres zu erfahren. Mit der nächsten Mombasapost sind uns nähere Nachrichten abisiert worden.

Die Bahnen des Kongostaats.

Von Dr. H. Hennig, Berlin Friedenau in der Kol. Rdschau. III.

Engländer und Portugiesen werden es nun sein, deren Handelsstraßen die Erschließung Katangas zunächst zu gute kommen wird. Die Kongoregierung hat nämlich vor einiger Zeit mit der Verwaltung der rhodesischen Bahnen ein Abkommen getroffen, wonach das zur Zeit in Broken Hill endende e Süden der Kap-Kairo-Bahn einen Zweig nordwestwärts ins Gebiet von Katanga entsenden wird. Diese Bahn wird gegenwärtig in der Richtung Broken Hill-Bwana Mubwa-Kambove durch die Firma Bulking & Co. gebaut. Die Fertigstellung dieser Zweigbahn wird nicht lange auf sich warten lassen, und Katanga hat dann seinen Weg zum Meere. Dieser erfordert zwar nach Kapstadt volle 5 1/2 Tage Bahnfahrt und nach dem nächsten erreichbaren Hafen, nach Beira im portugiesischen Mozambique, noch immer 4 1/2 Tage, aber der zur Zeit noch erforderliche Umweg nach Beira über Bulawayo und Salisbury wird zweifellos sehr bald durch neue, abkürzende Bahnbauten sehr verringert werden, eine Errichtung der Mozambik-Häfen Quelimane und Porto Amelia, die in der Quezulinie noch etwas näher für Katanga liegen, rückt gleichfalls in greifbare Nähe — und dann ist Deutsch-Ostafrika aus dem Wettbewerb um Katanga einstweilen ausgeschaltet.

Noch freilich braucht nicht alle Hoffnung für eine Erfüllung von Deutschlands Wünschen aufgegeben zu werden. Mag auch die Ausfuhr Katangas sich den nicht-deutschen Kolonialländern zuwenden, so kann man doch erstens nicht wissen, ob nicht die fortwährend wechselnden politischen Konstellationen doch einmal dazu führen werden, daß Belgien und Deutschland ihre kolonialen wirtschaftlichen Interessen einer etwas engeren Gemeinschaft zuzuführen bestrebt sind, während die Kongoregierung von einer Abhängigkeit von den belgischen Gebieten sich unlichst freizumachen sucht, und zweitens bleibt für das ganze wichtige Gebiet zwischen dem Qualaba-Kongo und dem Tanganyika-See auch nach dem Ausbau aller britischen und portugiesischen kolonialen Bahnprojekte der Ausfuhrweg durch Deutsch-Ostafrika der beste, bequemste und billigste, sobald nur erst unsere ostafrikanische Zentralbahn oder Südbahn fertiggestellt ist. Wohlkäufig stellt sich ja die Kongoregierung, unter völliger Nichtachtung des in der Berliner Kongoaakte ausdrücklich gewährten Freihandels für alle Nationen, den deutschen Bestrebungen zur wirtschaftlichen Erschließung der östlichen Teile des Kongostaats sehr wenig freundlich gegenüber, aber bei allen schweren Vorwürfen, die man gegen die Regierung des Kongostaats zu erheben nur allzusehr ein Recht hat, kann ihr doch wohllich Niemand einen äußerlich scharf ausgeprägten Geschäftssinn absprechen, und dieser Geschäftssinn wird nach Vollendung der deutschen Bahnen in Ostafrika vermutlich einst ganz von selbst dazu führen, daß die belgischen und deutschen Wirtschaftsinteressen am Tanganyika sich finden! Gegenwärtig können die Waren der

Länder zwischen Kongo und Tanganyika nur auf dem „Kongolais“ befördert werden; dem aus Eisenbahnen und Wasserstraßen gemischten Uf. Hrsweg den ganzen Kongo hinab. Vom Tanganyika-Ufer zur Kongomündung umfaßt aber diese Verkehrsstrecke volle 3380 km, und die Fracht kostet bei 5maligen Umladen aus der Bahn ins Schiff und umgekehrt volle 350 Frs. pro Tonne. Dagegen beträgt die Entfernung des Tanganyika-Sees von Darassalam nur etwa 1150 km, und eine Umladung würde nur am See selbst erforderlich sein, falls nicht gar ein Traktordampfer die Bahrtzüge direkt aus dem Kongostaat nach Deutsch-Ostafrika und umgekehrt über den See befördert, was un schwer möglich sein würde, da die in Betracht kommenden Ufer beider Länder die gleiche Sparweite (Meeresniveau) haben. Auch eine Umgehung des Sees durch die Bahn auf dem Wege Kolumbo-Nyucio-Kituta-Bismarckburg-Singa-Kilossa-Darassalam ist endlich in Betracht zu ziehen.

Ist somit der Kongostaat bezüglich der Erschließung Katangas mehr auf die Tätigkeit anderer Nationen als auf seine eigene im Bau von Bahnen angewiesen, so wird eine andre große Bahn, die ein gleichfalls sehr reiches und fruchtbares Gebiet der gewaltigen belgischen Kolonie erschließen soll, in der Hauptsache vom Kongostaat selbst in Angriff genommen werden. Er handelt sich um eine Bahn, die den Nordosten des Landes, das äußerst reich gegliederte Uelle-Gebiet, durchziehen und daneben eine direkte Verbindung zwischen den Oberläufen der beiden gewaltigen afrikanischen Ströme, des Nil des Kongo, herstellen wird, und die natürlich von einer gar nicht abzuschätzenden wirtschaftlichen Bedeutung zu werden vermag. Auch diese Bahn verdankt wie die meisten andern Bahnbauten und -projekte des Kongostaats, ihre Entstehung in erster Linie dem außerordentlich scharfen kaufmännischen Blick des belgierkönigs Leopold. Die Bahn soll von Stanleyville, also vom obersten Ende der schiffbaren Hauptstrecke des Kongo, durch das an Bodenschätzen und Vieh gleich reiche Stromgebiet des Uelle, eines Nebenflusses des Ubangi, nach Mahagi am Albertsee verlaufen. Den Albertsee durchströmt der weiße Nil, der hier bereits schiffbar ist, und somit wird die nur 700 km lange Bahn zwei der prachtvollsten Wasserstraßen der Erde miteinander verbinden. Daß unter solchen Umständen der Kongostaat und die englische Verwaltung des Sudan ein gleich hohes Interesse an dem baldigen Zustandekommen einer so gemein wertvollen Bahn haben, ist natürlich. Zwischen beiden Regierungen ist dem auch bereits am 9. Mai 1906 ein Vertrag zustande gekommen, der das Zustandekommen der Bahn sichert. Die Bahn, wird, wie bereits oben erwähnt, von der 1901 gegründeten „Compagnie des chemins de fer du Congo supérieur aux grands lacs africains“ gebaut und auch seiner Zeit betrieben werden.

Sind die aufgezählten Bahnprojekte — mit Ausnahme des wohl bereits endgültig aufgegebenen Planes einer Bahn vom Stanley-Pool nach Katanga — dereinst alle verwirklicht, so ist der Kongostaat in seinen Hauptteilen durchweg dem Verkehr erschlossen und im weitestlichen „mit Eisenbahnen gesättigt“, obwohl die Gesamtlänge aller einzelnen Linien 2000 km nicht viel überschreiten wird. Eine so auffallend geringe Zahl von Eisenbahnen kann natürlich in einem riesigen Lande nur dann als ausreichend für die Erschließung angesehen werden, wenn dieses Land so reich mit schiffbaren Wasserstraßen gesegnet ist, wie der belgische Kongostaat.

Aus unserer Kolonie.

Bergsturz im Mlugurungebirge.

Von der Forststation Kassanga wird berichtet, daß an der Ostseite des Mambaku-Berges, einem der höchsten Gipfel der Mluguruberge, in den letzten Wochen ganz erhebliche Felsabstürze stattgefunden haben. In der Nacht vom 11. zum 12. ds. Mts. gegen 3 Uhr fand wieder solch ein Bergsturz statt, der den Boden weit hin wie bei einem schweren Erdbeben erzittern machte. Es stürzten Felsen von mehreren Tausend Tonnen 800 m und mehr in die Tiefe. Hätte eine Bodenwelle nicht die abstürzenden Massen in eine Schlucht abgelenkt, so wären die unter der Absturzstelle liegenden Eingeborenen-