

# Deutsch-Ostafrikanische Zeitung.

Mit den Gratisbeilagen:

„Amtliche Anzeigen für Deutsch-Ostafrika“ und „Der Ostafrikanische Pflanzeur.“

Publikationsorgan der Wirtschaftlichen Vereinigung von Dar-es-Salaam und Hinterland, des Landwirtschaftlichen Vereins und des Wirtschaftlichen Vereins Lindi.

<b>Dar-es-Salaam</b> 23. Februar 1910. <b>Erscheint</b> zweimal wöchentlich.	<b>Abonnementspreis</b> Für Dar-es-Salaam vierteljährlich 4 Mark, für die übrigen Teile von Deutsch-Ostafrika vierteljährlich einschließlich Porto 6 Mark. Für Deutschland und sämtliche anderen deutschen Kolonien vierteljährlich 6 Mark. Für sämtliche anderen Länder halbjährlich 14 Mk. — Bestellungen auf die D. O. A. Zeitung werden sowohl von der Druckerei als auch von der Verlagsanstalt in Dar-es-Salaam (D. O. A.) wie von der Berliner Geschäftsstelle der Deutsch-Ostafrikanischen Zeitung Berlin S. 42 Alexanderstr. 99/100 entgegengenommen. — Amtliche Anzeigen für Deutsch-Ostafrika separat bezogen. Abonnementspreis jährlich 14 Mk. 50 Heller — 6 Mk. — „Der Ostafrikanische Pflanzeur“. Wöchentlich erscheinende Zeitschrift für tropische Landwirtschaft und koloniale Volkswirtschaft. Bei Separatbezug jährlich 7 Mk. 50 Heller — 10 Mk. portofrei.	<b>Insertionsgebühren</b> Für die 6-spaltige Zeitschrift 50 Pfennige. Mindestsatz für eine einmalige Insertion 2 Markten oder 3 Mark. Für Familiennachrichten sowie größere Insertionsaufträge tritt eine entsprechende Preisermäßigung ein. Die Annahme von Inserenten- und Abonnementsaufträgen erfolgt sowohl durch die Hauptredaktion in Dar-es-Salaam wie bei der Berliner Geschäftsstelle der Deutsch-Ostafrikanischen Zeitung Berlin S. 42 Alexanderstr. 99/100. Abonnements werden außerdem von sämtlichen Postämtern Deutschlands und Deutsch-Ostafrikas angenommen. Postzeitungsliste Seite 81. Telegramm-Adresse für Dar-es-Salaam: Zeitung Dar-es-Salaam. Telegramm-Adresse für Berlin: Schindensky Berlin Alexanderstrasse.	<b>Jahrgang XII.</b> <b>No. 15.</b>
--	---	--	--

## Berliner Telegramm.

Reichstagspräsident \*.

Berlin, 23. Februar. (Privattelegramm der Deutsch-Ostafrikanischen Zeitung.)

Reichstagspräsident Graf Udo zu Stolberg-Wernigerode ist am Samstag Abend an Lungen Schlag im Alter von 70 Jahren gestorben.

## Verkehrspolitik. Eisenbahnen. Dampferlinien.\*)

Eine europäische und besonders eine deutsche Besiedelung der Hochländer Deutsch-Ostafrikas ist, wie wir am Beispiel Usambaras und des Kilimandjaro gesehen haben, nicht möglich ohne Eisenbahnen und ohne Zu- und Abfuhrstraßen, resp. Zweigbahnen der Hauptlinien. Eine weitestgehende Verkehrs- und Bevölkerungspolitik wird daher in der Ausgestaltung unserer Eisenbahn- und Straßennetze weitest Rücksicht auf die deutsche Siedelung nehmen. Es geht aber zu weit, wenn von verschiedenen Kolonialpolitikern gefordert wird, daß unsere Hauptlinien vor allem Erschließungsbahnen der besiedelbaren Hochländer sein müßten, und daß sich alles andere diesem Gesichtspunkt unterzuordnen habe. Die Hauptlinien haben vielmehr die Aufgabe, auf möglichst kurzem Wege möglichst große Gebiete unserer wirtschaftlichen, kommerziellen und politischen Herrschaft zu erschließen und sie an unsere Meeresküste als die Schwelle zum Weltmarkt und zur Heimat anzugliedern. Berührt oder schneidet die Hauptlinie auf diesem Wege Bergländer, die für europäische Besiedelung geeignet sind, so werden beide Teile den Nutzen davon haben. Andernfalls müssen die in der Nähe der Hauptlinie gelegenen besiedelbaren Hochländer durch Zweigbahnen oder Straßen angeschlossen werden.

Ein selbständiges Straßennetz durch die Kolonie, das keinen engen Anschluß an die Bahnlinien hat, ist von sehr problematischem Wert, weil die meisten Straßen wegen der Hitze und anderer Ursachen nicht von Zugtieren befahren werden können und, wenn sie für Lastautomobile gebaut und im Stand gehalten werden, kaum weniger teuer werden als eine schmalspurige Zweigbahn. Die großen Summen, die vor einigen Jahren vom Reich für den Straßenbau bewilligt worden sind, sollte man unter Verzicht auf ein selbständiges Straßennetz ausschließlich zum Bau von Anschlußstraßen oder -bahnen an die Hauptlinien verwenden.

Die Nordbahn unserer Kolonie ist in ihrer schon hauptsächlich Erschließungsbahn der Pflanzungs- und Siedelungsgebiete Usambaras. Sie wird diesen Charakter über den Kilimandjaro-Vern hinaus bis ins Massaihochland behalten, im Gegensatz zu der Mittelbahn, die vor allem die Produktion der Eingeborenkulturen im dichtbevölkerten zentralen Tafelland heben und dem europäischen Handel zuführen will. Auf ihre vorgenannten sicheren Produktionsgebiete kann sich die Nordbahn stützen, wenn sie einmal den Victoriasee erreicht haben und den schweren Konkurrenzkampf mit der Ugandabahn auszufechten haben wird. Sie wird dann aber auch den Verkehr des großen deutschen Zwischenseengebietes an sich ziehen.

Wie die Usambarabahn schon jetzt Seitenzweige in der kleinen, 75 cm-spurigen Sigibahn nach Ost-Usambara, in der Schumbe-Drahtseilbahn nach West-Usambara und in einer Anzahl Jahrstraßen in beide Usambaragebirge hinauf und ins Mkomasi tal besitzt, so wird sie deren auch in den Parebergen, am Kilimandjaro und Meru und fernherhin haben müssen. Leicht und

billig ist der Bau solcher Zu- und Abfuhrstraßen keineswegs, weil die Hauptlinie aus technischen Gründen am Fuß der Gebirge bleiben muß, so daß z. B. in West-Usambara zwischen ihr und dem europäischen Siedelgebiet in den Bergen ein Höhenunterschied von ca. 1000 m zu überwinden ist. Die Usambarabahn hat bisher 70,200 Mk. pro Kilometer gekostet, und die Fortsetzung ist auf 77,800 Mk. pro Kilometer veranschlagt.

In ähnlich zweckmäßiger Weise ist man mit der Mittelbahn verfahren. Anfänglich ein Unternehmen der Ostafrikanischen Eisenbahngesellschaft, ist sie jetzt Schutzgebietsverwaltung unterstellt, so daß der Gefahr eines privaten Monopols vorgebeugt ist. Fortgesetzt bis Tabora, das 1914 erreicht werden soll, wird die Bahn rund 700 km lang werden, d. i. in Luftlinie gleich der Entfernung von Kiel nach München, also 100 000 Mk. pro Kilometer kosten; auch sie ist 1 m-spurig wie die Nordbahn. Die Mittelbahn verbindet den besten Hafen der Kolonie Dar-es-Salaam mit ihrer wichtigsten Binnenstadt Tabora; sie ermöglicht in dem großen, dichtbevölkerten Zentralgebiet Unjamwesi-Usumba die Vermehrung der Eingeborenkulturen und die Steigerung des Exports von Massenprodukten und des Imports europäischer Waren; sie erleichtert die Zufuhr von Arbeitern aus dem zentralen Tafelland nach den küstennahen Plantagen und Siedelgebieten; sie zieht den Verkehr, der jetzt aus dem zentralen Tafelland und dem Westen der Kolonie nach der englischen Ugandabahn abfließt, wieder nach der deutschen Ostküste; sie fördert den Anbau der Baumwolle, sie hebt die Viehzucht und Viehanfuhr, erleichtert die gesamte Verwaltung des Schutzgebietes und stärkt in hohem Maß unsere militärische und politische Position. Wenn man aber von der großen Bahn erwartet, daß sie die zahllosen Eingeborenen, die bisher im Karawanenverkehr engagiert waren, für die europäischen Plantagen freimache, so wird man sich wahrscheinlich schwer täuschen. Wie dem Beispiel der Ugandabahn zu entnehmen ist, werden die Eingeborenen, sobald ihnen die Bahn den Absatz ihrer Produkte erleichtert, in der großen Mehrheit ruhig auf ihrer Scholle sitzen bleiben und ihre Erzeugnisse per Bahn verfrachten, um so auf bequeme und sichere Weise ihr niedriges Bedürfnismaß und Wohlstandsminimum zu erfüllen.

Den einen großen Mangel hat die gewählte Linie der Mittelbahn, daß sie zwischen dem Küstenland und Unjamwesi auf der Hälfte ihrer ganzen Länge Gebiete durchschneidet, die sehr dünn oder gar nicht bevölkert oder wasserlose Wüstenstrecken sind, und daß sie nur in Uguru und Usagara relativ kleine, für Europäer geeignete Siedelgebiete berührt, während eine nördlichere Linie 1400—1800 m hoher, gut bevölkert und für europäische Besiedelung geeigneter Landschaften, wie Uguru, Srangi, Turu, Ujiru, Usamba usw., erschlossen haben würde, die jetzt nach Süden durch Zweigbahnen und Straßen Anschluß an die Mittelbahn suchen müssen.

Die Mittelbahn wird ihren höchsten Punkt auf dem Westrand des Großen Ostafrikanischen Grabens in 1398 m Seehöhe haben (Endpunkt Tabora 1122 m), und da der Ostrand der Grabensenke sehr wenig ausgebeugt ist, so wird der Bau und der Betrieb viel einfacher sein als auf der bis 2500 m hoch ansteigenden Ugandabahn.

Daß später einmal die Fortsetzung der Mittelbahn über Tabora hinaus bis Ujidi am Tanganjika ein so großer Gewinn für die Kolonie und den Handel sein würde, wie die Vertreter dieses Projektes glauben, ist mir zweifelhaft. Die Entfernung von etwa 1370 km ist so groß, daß aus dem Tanganjikagebiet auf diesem Weg geringwertige Massenprodukte trotz niedriger Bahnfrachten schwerlich auf den Weltmarkt kommen können, während wertvolle Produkte schon nach Tabora durch den vergrößerten Rentabilitätsradius der Bahn hinzugezogen werden. Aber die administrativen, militärischen

und politischen Erwägungen haben auch bei einer eventuellen Fortsetzung der Bahnlinie nach Ujidi wesentlich mitzusprechen, und dazu die Möglichkeit, von dieser Strecke aus durch abgewinkelte Bahnen und Straßen die nördlich der Bahn liegenden Länder Uha, Urundi, Hoch-Nuanda aufzuschließen, von denen ein großer Teil deutsch besiedelt werden kann.

Soweit es sich um die Verbindung des Tanganjika mit der Küste handelt, wird eine kürzere und vielfach nützlichere Bahn eine Südwestbahn sein, die von der Mittelbahn in Usagara abzweigt und an der Nordseite Uhehe entlang zur Südküste des Tanganjika geht. Diese Linie wäre mit rund 1050 km Länge nicht nur 300 km kürzer als die Ujidi-Linie, sondern sie würde auch das für europäische Besiedelung in vielen Teilen geeignete Hochland von Uhehe-Nuana durch Anschlußstraßen erschließen, in der großen Niederungslandschaft Usangu-Nukwa ein riesiges Baumwollterrain zugänglich machen und den Hauptteil des Verkehrs nach und aus dem Ober-Kongogebiet und den kupferreichen Minendistrikten von Katanga über das dem Weltverkehr viel nähere Deutsch-Ostafrika führen.

Eine von dieser Linie abgehende Zweigbahn zum Njassasee würde aber wahrscheinlich in dem sehr gebirgigen Gelände nördlich des Njassa großen technischen Schwierigkeiten begegnen. Jedenfalls ist zur Erschließung des Njassaseegebietes einer Südbahn Kilima-Donde — Wiechhafen der Vorzug zu geben, die mit nur 670 km Länge die kürzeste und technisch leichteste Linie zum Seegebiet würde. Die von ihr gebotenen Vorteile haben wir schon oben kennen gelernt. Erst dann werden wir ein planvoll und zweckmäßig über die ganze Kolonie gespanntes Eisenbahnnetz haben, dem die verbindenden Zwischenglieder sozusagen von selbst wachsen werden; erst dann können wir verhindern, daß Deutsch-Ostafrika in verschiedene Wirtschaftsbiete nach unseren politischen Nachbarn hin auseinanderfällt; erst dann können wir nicht nur eine durch nachbaltigen Einfluß ungestörte einheitliche Handels- und Kulturpolitik treiben, sondern auch eine panafrikanische Kontinentalpolitik, zu der wir durch die geographische Lage Deutsch-Ostafrikas berufen sind. Unsere Seebahnen werden dann die dem Meere nächsten Außenstrecken der großen afrikanischen Ueberlandbahnen sein, die von Osten wie vom Westen her nach Zentralafrika und nach der künftigen großen, aus Bahnen und Wasserstraßen zusammengesetzten nord-südlichen Kap-Kairo-Linie zustreben.

Für die weltpolitische Rolle, in die wir mit dem Bahnbau zur Seegrenze eintreten, ist es außerordentlich wichtig, daß wir den Dampferverkehr von und nach unserer Meeresküste wie bisher der deutschen Schifffahrt sichern und erhalten. Die kommerzielle Wirkung der bisherigen Dampferverhältnisse ist freilich nicht weniger als vorteilhaft für einen großen Teil unsere Interessen. Der Verkehr ist völlig monopolisiert durch die Deutsche Ostafrika-Linie. Die offiziellen Tarife sind außerordentlich hoch, aber an die Regierung und an eine Reihe Großfirmen sind weitgehende Ermäßigungen bewilligt, so daß den Nachteil die kleinen Unternehmer und Pflanzeur in der Kolonie haben. Für eine Tonne Güter zweiter Klasse, worunter die hauptsächlichsten Massenprodukte, wie Gerbstoffe, Rohgummi, Kaffee, Mais, Delfuchen, Palmkerne, Reis usw. rubriziert werden, wird ein Frachtsatz von 40 Mk. berechnet, während der Norddeutsche Lloyd für die doppelt so große Entfernung nach Deutsch-Neuguinea nur 65 Mk. berechnet. Die Linie bekommt vom Reich 1 1/2 Millionen Mark Subvention und entsendet dafür alle drei Wochen einen Reichspostdampfer und alle sechs Wochen einen Zwischendampfer nach den Hauptplätzen der deutsch-ostafrikanischen Küste, während die kleinen Häfen alle drei Wochen durch die Anschlußlinie mit kleinen Dampfern besucht werden.

Wegen der hohen Dampferfrachten können geringwertige Massengüter, wie z. B. Mais und andere Körnerfrüchte, an denen Deutsch-Ostafrika so reich ist, von den Nicht-Großfirmen gar nicht nach Deutschland ex-

\*) Aus dem ersten Band des im Verlag des Bibliographischen Instituts zu Leipzig erschienenen Werkes „Das Deutsche Kolonialreich“ von Professor Dr. Hans Meyer.