

# Deutsch-Ostafrikanische Zeitung.

Mit den Gratisbeilagen:

„Gesetz und Recht für Deutsch-Ostafrika“ und „Der Ostafrikanische Pflanzer.“

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

**Dar-es-Salaam**  
31. Juli 1912  
Erscheint  
zweimal  
wöchentlich.

**Bezugspreis:**  
Für Dar-es-Salaam vierteljährlich 4 Rp., für die übrigen Teile Deutsch-Ostafrikas vierteljährlich einschließlich Porto 5 Rp. Für Deutschland und sämtliche deutsche Kolonien vierteljährlich 6 Mk. Für sämtliche übrigen Länder halbjährlich 14 sh. — „Gesetz und Recht für Deutsch-Ostafrika“, allein bezogen, jährlich 4 Rp. 50 Heller oder 6 Mk. — „Der Ostafrikanische Pflanzer“, 14-tägig erscheinende Zeitschrift für tropische Landwirtschaft und koloniale Volkswirtschaft, bei Einzelbezug jährlich 7 Rp. 50 Heller oder 10 Mk. postfrei. — Bestellungen auf die D.-O.-A. Zeitung und ihre Nebenblätter werden sowohl von den Geschäftsstellen in Dar-es-Salaam (D.-O.-A.) und Berlin S.W. 11, wie von sämtlichen deutschen und österreichisch-ungarischen Postanstalten entgegen genommen.

**Anzeigengebühren:**  
Für die 6-spaltige Zeitspalte 35 Heller oder 50 Pf. Mindestsatz für eine einmaltige Anzeile 2 Rp. oder 3 Mk. Für Familienanzeigen sowie größere Anzeigenaufträge tritt eine entsprechende Preisermäßigung ein.  
Anzeigen nehmen die Geschäftsstellen in Dar-es-Salaam und Berlin S.W. 11, sowie sämtliche größeren Annoncen-Expeditoren entgegen.  
Geschäftsstelle in Dar-es-Salaam: Telegramm-Adresse: Zeitung Dar-es-Salaam.  
Geschäftsstelle in Berlin: S.W. 11, Bernburgerstr. 16/16 Zersprecher: Amt Alkov, 9575; Postfachverkehr: Berlin 11 600.

**Jahrgang XIV.**  
**Nr. 61**

## Berliner Telegramme.

**Tod des Kaisers von Japan.**  
Berlin, 29. Juli (W. T.). Der Kaiser von Japan ist heute vormittag gestorben.

**Schweres Unglück durch Einsturz einer Seebücke in Vinz.**  
Berlin, 29. Juli (W. T.). In Vinz auf Rügen stürzte beim Anlegen eines Vergnügungsdampfers die Seebücke ein. Etwa 100 Personen fielen ins Wasser. 14 davon ertranken. Die Leichen wurden mit Hilfe des Hochseegeschwaders geborgen.

## Schutztruppe und Polizei.

Die Verhandlungen des Gouvernementsrates haben erneut die Aufmerksamkeit auf die Frage der militärischen Sicherheit unseres Schutzgebietes gelenkt. Die durch die außeramtlichen Mitglieder des Gouvernementsrats Hauptmann a. D. Leue und Pflanzungsbesitzer E. Steinbeck eingebrachte Resolution: „Der Gouvernementsrat wolle das Kaiserliche Gouvernement ersuchen, Sorge zu tragen, daß die Kaiserliche Schutztruppe soweit vermehrt wird, daß an den Küstenendpunkten der Bahnen stärkere Truppenkörper aufgestellt werden können.“ beweist, daß innerhalb der landkundigen deutschen Bevölkerung ernsthafte Zweifel darüber bestehen, ob die Schutztruppe bei ihrem jetzigen Bestande im Ernstfalle zur Gewährleistung der Sicherheit des Schutzgebietes ausreicht. Daß die erwerbende Bevölkerung mit dieser Ansicht nicht allein steht, geht aus dem Abstimmungsverhältnis bei Annahme der Resolution hervor. Die Resolution wurde angenommen mit 7 gegen 2 Stimmen, das heißt anders ausgedrückt, daß wenigstens 3 amtliche Mitglieder des Gouvernementsrats die durch die Resolution zum Ausdruck gebrachten Befürchtungen teilen. Daß diese Befürchtungen nicht grundlos sind, beweisen mit völliger Klarheit die Ausführungen, welche der Kommandeur der Schutztruppe, Major Freiherr v. Schleinitz, zu der Frage zu machen sich verpflichtet gefühlt hat. Der amtliche Verhandlungsbericht gibt diese Ausführungen, wie folgt, wieder:

Major Freih. v. Schleinitz führt aus, nach seiner Ueberzeugung reiche die Schutztruppe schon unter den jetzigen Verhältnissen nicht aus. Das Schutzgebiet verfüge insbesondere nicht über Reserven, die man im Kriegsfall zur Auffüllung der Verbände verwenden könne. Durch notwendige Truppenverschiebungen im Falle von Unruhen würden daher stellenweise Lücken geschaffen, die nicht ausgefüllt werden könnten. Die gegenwärtige Entlohnung Dar-es-Salaams von Truppen sei bedenklich und nur deshalb zu verantworten, weil das Erscheinen der Kompanie anderwärts nötig gewesen sei. (Der größte Teil der Dar-es-Salaamer Kompanie bestand während der Tagung des Gouvernementsrats am Rufiji, wo bei der herrschenden Stimmung der Bevölkerung die Verwahrung eine militärische Machtentfaltung für notwendig erachtet hatte, die Red.) Die Notwendigkeit einer Reserve sei unbedingt zu bejahen, umso mehr, als die Maschinengewehrabteilung aufgelöst worden sei. Zu berücksichtigen sei auch, daß der Verband der Schutztruppe durch die Abgabe von Askari an die Polizeitruppe nicht mehr so fest gefügt sei wie früher. Die Schutztruppe habe innerhalb von 2 Jahren mehr als 600 Askari an die Polizei abgegeben müssen, dazu komme noch der natürliche Abgang bei der Truppe in Folge von Krankheit, Tod, Desertion, Dienstuntauglichkeit, Auflösung des Kontraktes u. s. w. den man auf mindestens 400 Mann in 2—2½ Jahren veranschlagen müsse. Daraus ergebe sich, daß die Truppe in den letzten 2 Jahren einen Abgang von mindestens 1000 Mann gehabt habe, das sei annähernd die Hälfte ihres Bestandes. Um die Truppe auf voller Stärke zu halten, müssen naturgemäß ebensoviele Rekruten eingestellt werden. Da aber ein Askari rund 3 Jahre brauche, ehe er vollständig kriegsmäßig ausgebildet sei, ergebe sich, daß annähernd die Hälfte der Schutztruppe aus Rekruten bestehe. Das sei ein unhaltbarer Standpunkt. Die Schutztruppe stehe jetzt immer vor der Notwendigkeit der Ausbildung von Rekruten.

Die angeführten Zahlen sprechen auch für den Laien eine deutliche Sprache und beweisen zur Genüge die Notwendigkeit einer Vermehrung der militärischen Machtmittel des Schutzgebietes. Ueber die Art und Weise, wie diese Vermehrung zu erreichen sein wird, kann man vielleicht verschiedener Ansicht sein.

Im Verlauf der weiteren Debatte über die Frage der Vermehrung der Schutztruppe wies der Finanzreferent darauf hin, daß er bei den herrschenden Tendenzen in der Heimat eine Vermehrung unter Erhöhung des Reichszuschusses für ausgeschlossen halte; eine Ansicht, welcher der damalige stellvertretende Gouverneur, Geheimrat Methner, beitrug. Auch wir halten es für möglich, daß Reichsschatzamt und Reichstag aus falscher Sparsamkeit und in leider noch immer großer kolonialer Kurzsichtigkeit diese berechnete Forderung des Schutzgebietes ablehnen, auch trotz des treffenden Hinweises des Herrn Leue, daß die Schutztruppe ebenjotig wie das Seebataillon oder ein anderer deutscher Truppenkörper ein Machtfaktor des Reiches sei. Ob aber auch ohne Weiteres gegenüber einem tatkräftigen Eintreten der Kolonialverwaltung für diese Forderung, das möchten wir doch noch bezweifeln. Angesichts aber der klar ausgesprochenen Ueberzeugung des verantwortlichen Kommandeurs der Schutztruppe, daß die Schutztruppe schon unter den jetzigen Verhältnissen nicht ausreicht, halten wir es für selbstverständlich, daß die Kolonialverwaltung hier sowohl als in der Heimat alle Hebel in Bewegung setzen wird, um die zweifellos vorhandenen Widerstände zu überwinden. Aber selbst für den Fall, daß das Mutterland uns aus den oben angeführten Gründen im Stich lassen sollte, liegt unserer Erachtens die Möglichkeit vor, Abhilfe für die nächste Zukunft zunächst wenigstens, aus eigenen Mitteln zu schaffen. Auch hier hat Herr Leue den Weg gewiesen, welcher auch uns durchaus gangbar erscheint: „man möge die Polizeitruppe vermindern, die Schutztruppe vermehren.“

Das Gouvernement scheint allerdings vorläufig einen anderen Weg gehen zu wollen; bisher ist dauernd die Polizeitruppe verstärkt worden und zwar, wie sich aus den obenstehenden Ausführungen des Freiherrn v. Schleinitz ergibt, unter zum mindesten indirekter Schwächung der Schutztruppe. Bisher bestand nun noch ein wann auch nur looser Zusammenhang zwischen Schutz- und Polizeitruppe dadurch, daß der Inspekteur der Polizeitruppen und die beiden Inspektionsoffiziere von der Schutztruppe gestellt wurden, wodurch in der weiteren Ausbildung der Polizeitruppe noch eine gewisse Gleichmäßigkeit mit der der Schutztruppe gewährleistet wurde. Aber den Neuansforderungen des Guts für das Jahr 1913 zufolge soll auch dieses letzte Band durch Schaffung eines zivil-polizeireferats gelöst werden. Wir halten diese Entwicklung gerade unter den jetzigen Verhältnissen für äußerst bedenklich.

(Fortsetzung folgt.)

## Türkische Bahnen.

(Fortsetzung aus der I. Beilage der letzten Nummer.)

Das Material zum Bau der Eisenbahn wird mit Ausnahme einiger Waggons aus dem Auslande bezogen, und zwar das Streckenmaterial aus Deutschland, Belgien und Amerika, das rollende Material aus Deutschland und Belgien. Das zum Bau notwendige Steinmaterial findet sich in vorzüglicher Qualität an Ort und Stelle vor, auch darf es den vorhandenen Steinbrüchen unentgeltlich entnommen werden. Um einen Begriff von den zahlreichen Kunstbauten anzugeben, welche der Unterbau der Bahn erfordert hat, möge die Strecke Damaskus—Mundawere hier angeführt werden. Auf dieser Strecke wurden nämlich 462 Brücken, 271 Aquadukte und 799 Durchlässe, im ganzen also 1532 Kunstbauten errichtet, darunter ein großer, 20 m hoher Viadukt mit 19 Bogen von je 12 m Spannweite bei Amman und ein 140 m langer Tunnel zwischen Amman und Kafir. Nur eine einzige 15 m lange Brücke besteht aus Eisenkonstruktion, alle anderen Bauten sind in Mauerwerk ausgeführt, wozu der Kalk- und Sandstein, der fast auf der ganzen Strecke zu finden ist, ein vorzügliches Material abgab. Zu Beginn, auf einer kurzen Strecke der Bahn, wurden die Schienen auf hölzerne Schwellen gelegt; da diese sich jedoch in dem heißen Klima nicht bewährten, so wurden nachher nur

noch eiserne Schwellen verwandt. Ebenso wie die Hauptbahn, ist auch die Zweigbahn Haifa—De'ra gebaut, nur daß hier bei der Ueberbrückung des tiefdurchschnittenen Jarmuktals sowie des Jordans eiserne Brücken erbaut wurden. Die Haifabahn hat insgesamt 141 Brücken größerer und kleineren Stils erhalten, von denen 83 allein zwischen dem Jordan und der Station Misfirib erbaut wurden. Im Jarmuktal waren ferner noch acht Tunnel in einer Gesamtlänge von 1100 m erforderlich.

Der ganze Eisenbahndienst wird in Bezug auf den Betrieb lediglich von Ausländern, Deutschen, Franzosen und Österreichern, gehandhabt, während das Unterpersonal, Stationsvorsteher, Lokomotivführer usw. bis zu den Streckenarbeitern, größtenteils aus Eingeborenen besteht. Die Betriebsdirektion befindet sich aus baulichen Gründen vorläufig in Haifa, sie wird jedoch nach Beendigung des Bahnbaues wahrscheinlich nach Damaskus gelegt werden. Ein Betriebsunterdirektor ist in Der'a, dem Knotenpunkt der Haupt- und Zweigbahn, stationiert. Die großen Werkstätten für Reparaturen aller Art, sowie der gesamte Lokomotiv- und Wagenpark befinden sich in Damaskus, wo auch der Sitz der Werkstättenleitung ist. Auch verfügt die Bahn noch über Reparaturwerkstätten in Der'a, Maan und Haifa, weitere sind noch im Bau begriffen. Zur Wasserversorgung sind in Entfernungen von 30 bis 70 km Wasserstationen angelegt, die aus Brunnen oder aus Zisternen gespeist werden. Die Speisung erfolgt mittels Dampfpumpen oder Windmotoren. Interessant ist es, aus der genauen Streckenbeschreibung der Bahnlinie zu ersehen, daß man auf eine ganze Reihe altgriechischer und römischer Kunstbauten gestoßen ist, auf alte Katakomben, Theater, Thermen, Zisternen usw. Die beiden größten Zisternen aus römischer Zeit fassen 70 000 und 36 000 cbm Wasser, doch sind sie unbedeckt und von nur geringer Tiefe, daher monatelang ohne Wasser. Die Bahnverwaltung hat zur ständigen Beschaffung von Wasser tiefe Brunnen graben lassen, die auch im Hochsommer nicht versiegen. Die Lokomotiven schleppen im Tender 8 bis 12 cbm Wasser mit, auch hat man Zisternenwagen zum Wassertransport eingestellt. Ein solcher provisorischer Zisternenwagen ist ein gewöhnlicher offener Güterwagen, der zwei Wasserreservoirs zu je 8 cbm trägt, also 16 000 kg Wasser, eine gewiß starke Leistung für eine Bahn von nur 1 m Spurweite. Der Bestand an rollendem Material nach dem Status vom 1. September 1906 beziffert sich auf 43 Lokomotiven, 522 Güterwagen aller Art und 31 Personenwagen. Die Lokomotiven sind fast durchweg deutsches Fabrikat, ebenso die Personenwagen. Im Marinearsenal zu Konstantinopel ist der einzige Personenwagen erster Klasse sowie der für die Pilgerzüge bestimmte Moscheewagen erbaut worden. Besondere Zisternenwagen zum Wassertransport sind 15 Stück zu 25 Tonnen (!) Fassung vorgesehen.

Betrachtet man auf der Karte die Lage von Damaskus als Ausgangspunkt und Mekka als Endpunkt, so ergibt sich die Linienführung der Bahn von selbst. Damaskus selbst kann von Beirut und Haifa her durch schon im Betriebe stehende Eisenbahnen von der Küste aus erreicht werden. Bei der Station Rayal zweigt sich eine Nebenlinie nach Hamah am Orontes von der Beirutbahn ab nach Norden. Jetzt wird die Weiterführung der Nebenlinie von Hamah nach Haleb (Aleppo) begonnen. Die Entfernung von Hamah beträgt bis Haleb 150 km. In Haleb ist man nur noch 60 km von der Station Teil-Habesch der Bagdadbahn entfernt und die Verbindung der syrischen Bahnen mit der Bagdadbahn somit mit der anatolischen ist geplant. Wirklich sind diese Pläne, dann bildet Damaskus den Sammelpunkt aller Pilger, die durch Kleinasien, von Mesopotamien oder auf dem Seewege über Beirut und Haifa dem heiligen Mekka zustreben. Die von Damaskus östlich des Jordans nach Süden laufende Pilgerstraße (Der el Hadji) gab der Bahnlinie im allgemeinen ihre Richtung über Draa—123 km—, Merib, Amman (biblisch Rabboth, griechisch Ammon Philadelphia) nordöstlich des Toten Meeres; Maan, an der Stelle, an der von der großen Pilgerstraße ein Kara