

Deutsch-Ostafrikanische Zeitung.

Mit den Gratisbeilagen:

„Nützlicher Anzeiger für Deutsch-Ostafrika“ und „Illustrierte Unterhaltungsbeilage“.

Publikationsorgan der Wirtschaftlichen Vereinigung von Darassalam und Hinterland, des Landwirtschaftlichen Vereins, des Wirtschaftlichen Vereins Sindi und des Wirtschaftlichen Verbandes Rufiji.

Darassalam

2. August 1913

Erscheint
zweimal
wöchentlich.

Bezugspreis:

Für Darassalam vierteljährlich 4 Mk., für die übrigen Teile Deutsch-Ostafrikas vierteljährlich einschließlich Porto 5 Mk. Für Deutschland und sämtliche deutsche Kolonien vierteljährlich 6 Mk. Für sämtliche übrigen Länder halbjährlich 12 Mk. Sämtliche Anzeigen für Deutsch-Ostafrika, allein bezogen, jährlich 2 Mk. oder 12 Mk. Bestellungen auf die D. O. Z. Zeitung und ihre Nebenblätter werden von der Geschäftsstelle in Darassalam (D. O. Z.) und dem Büro in Deutschland, Berlin S. W. 11, Dossauerstraße 28-29 sowie von sämtlichen deutschen und österreichisch-ungarischen Postanstalten entgegengenommen.

Anzeigengebühren:

Für die beigelagerte Beilage 25 Heller oder 50 Pf. Mindestsatz für eine einmalige Anzeige 2 Mk. oder 3 Mk. Für Familienanzeigen sowie größere Anzeigenaufträge tritt eine entsprechende Preisermäßigung ein.

Anzeigen nehmen die Geschäftsstelle in Darassalam und das Büro in Deutschland, Berlin S. W. 11, Dossauerstraße 28-29 sowie sämtliche größeren Annoncen-Expeditoren entgegen.

Telegramm-Adresse für Darassalam: Zeitung Darassalam.

Jahr-
gang XV.

Nr. 62

Mitteilung.

Die von uns i. Zt. Herrn Heinrich Wahlow, Neu-Babelsberg, erteilte Handlungsvollmacht ist von diesem im Einverständnis mit uns auf Herrn Erik Glatow, Berlin Dossauerstr. 28/29, übertragen worden. Unser Berliner Büro ist infolgedessen von Neu-Babelsberg, Stahnsdorferstraße 70 nach Berlin S. W. 11, Dossauerstraße 28/29 verlegt worden.

Deutsch-Ostafrikanische Zeitung
Gesellschaft mit beschränkter Haftung
in Darassalam.

Der Abdruck unserer Originalartikel ist nur mit voller Quellenangabe gestattet.

Berliner Telegramme.

Der Krupp-Prozess.

Berlin, 1. August (W. Z.). Der Krupp-Prozess hat gestern begonnen. Die Öffentlichkeit wurde nur stellenweise ausgeschlossen. (Gelegentlich der Wehrvorlage im Reichstag waren bekanntlich schwere Vorwürfe gegen die Firma Krupp und die Militärverwaltung erhoben, der Kriegsminister von Heeringen sagte damals gerichtliche Untersuchung wegen der Angelegenheit zu, die Red.).

Waffenstillstand auf dem Balkan.

Berlin, 1. August (W. Z.). Aus Bukarest wird gemeldet: Gestern hat ein fünftägiger Waffenstillstand zwischen allen Kriegführenden begonnen.

Ein Geschenk des Kaisers an Norwegen.

Berlin, 1. August (W. Z.). Augsnaes meldet: In Gegenwart des Kaisers und des Königs von Norwegen sowie Touristen aller Nationen fand die Einweihung des Fridtjofdenkmals statt.

Eisenbahnprojekte. *)

Von den Wirtschaftlern der Nordbezirke, und zwar fast ausschließlich von diesen, wird für den Weiterbau der Usambarabahn bis an den Victoria Nyanza Propaganda gemacht. Es ist wohl als sicher anzunehmen, daß das hier zwischen Kilimandjaro-Meru und Victoria Nyanza gelegene für die Weiterführung der Usambarabahn in Frage kommende Gelände keinem der Herren persönlich be-

kannt ist, und ebenso sicher kann angenommen werden, daß diejenigen, denen diese Gegend bekannt ist, nicht für einen Bahnbau durch diese Länder stimmen werden. Die Wirtschaftler stützen ihre Forderung darauf, daß die Ugandabahn einen großen Teil der Frachten des deutschen Victoria Nyanza-Gebietes befördert, und daß eine direkte Strecke hierhin diese Frachten demnach billiger befördern müsse. Abgesehen davon, daß die Ugandabahn trotz der bei weitem längeren Strecke von Mombassa nach Muanza meist bedeutend billigere Frachtsätze hat, als unsere deutsche Tanganikabahn von Darassalam nach Tabora, muß auch nicht vergessen werden, daß der Frachtverkehr auf dem deutschen Teil des Victoria Nyanza niemals genügen würde, um einer Bahn ihre Existenz durch Einnahmen hieraus zu sichern. Während aber die Ugandabahn durch größtenteils entwicklungsfähiges Gebiet führt, das schon heute einen recht bedeutenden Frachtverkehr zeitigt, würde eine Verlängerung der Usambarabahn ausschließlich auf die Frachten aus dem Seengebiet angewiesen sein. Ein Hauptanteil an der Ausfuhr aus dieser Gegend bilden Erdnüsse, Sesam und Wachs, und gerade diese Erzeugnisse stammen zu ihrem größten Prozentsatz aus einer Gegend, für die Tabora und die von hier aus geplante Zweigbahn die nächste Verbindung darstellen, nämlich die Gebiete von Usumbwa.

Die Weiterführung der jetzigen Tanganikabahn von Tabora nach Udjidji war die unumgängliche Folgerung für ihre Existenz, denn erst hinter Tabora beginnt ein Gebiet, das produktiv genannt werden kann, und das zusammen mit den vom Tanganika aus zu erreichenden Ländern der Bahn den nötigen Frachtverkehr zu sichern berufen ist. Unberechtigt aber sind die von verschiedener Seite erhobenen Vorwürfe gegen den Bahnbau, daß die Strecke Morogoro-Tabora ohne Berücksichtigung dazwischenliegender erschließungsfähiger Gebiete in möglichst gerader Linie durchgebaut worden sei. Denn irgend welche Gebiete, die der allgemeinen Ansicht nach als entwicklungsfähig und für Europäer besiedelungsfähig gelten, gibt es auf dieser Strecke kaum.

Anders liegt es mit der geplanten Zweigbahn Tabora-Kagera. Die bisherigen Erkundungen auf dieser Strecke haben die hier, und diesmal fast auf der geraden Linie liegenden, entwicklungsfähigen Gebiete noch nicht durchquert, sondern bislang nur im Norden berührt. Was bis heute der Doffent-

lichkeit über die Trasse dieser Bahn bekannt ist, war vor kurzem in der D. O. Z. wiedergegeben. Nur haben sich die Pläne insoweit geändert, als jetzt, statt südlich der Maguta-Berge, die Trasse nördlich derselben vorbeigeführt werden soll. Dieser Entwurf würde nun gerade das fruchtbarste, und vielleicht einzig entwicklungs- und besiedelungsfähige Gebiet des Tabora-Berzuges in einem durch die Sachlage nicht gerechtfertigten Bogen umgehen. Diese Bahn soll von Tabora aus östlich der Telegraphenstraße Tabora — Muanza durch Gebiete der hier schon meist Viehzucht treibenden Wannamwezi Stämme hindurch führen und etwa in der Landschaft Kachama die Telegraphenstraße schneiden. Von hier aus soll sie nördlich der Maguta-Berge entlang in einer geraden Linie auf den Ruwuu zu gehen. Die Strecke zwischen Tabora und den Maguta-Bergen wird nun meist von Vieh züchtenden Stämmen bewohnt, die außer den Fellen und Häuten ihrer Tiere kaum viele als Bahnfrachten in Frage kommende Produkte liefern können. Daß die Eingeborenen aber ihr Vieh mit der Bahn befördern werden und außer der teuren Fracht dafür auch noch für den Begleiter den Fahrpreis zahlen, statt das Vieh einfach nach seinem Bestimmungsorte zu treiben, was den Leuten nichts kostet, das dürfte selbst der nicht glauben, der unsere Eingeborenen nur aus Märchen kennt. Zudem würde die Bahn doch nur in diesen bislang von Detsse noch nicht verseuchten Gebieten zur schnellen Verbreitung dieser Fliege beitragen, und so wirtschaftliche Werte vernichten. Auch der Einwand, daß diese Länder die am dichtesten bewohnten sind, ist nicht stichhaltig, denn abgesehen davon, daß eine Schätzung der Bevölkerung selbst dem mit Sitten und Gewohnheiten Vertrauten unmöglich sein dürfte, die Höhe der Kopfsteuer aber erst recht keinen Anhalt gewährt, dürfte die Bevölkerungsdichte allein doch für die Trasse einer Bahn nur dann entscheidend wirken, wenn man annimmt, daß diese Leute täglich auf der Bahn spazieren fahren werden, um so ihr überflüssiges Geld loszuwerden und der Bahn Einnahmen zuzufließen zu lassen.

Die Strecke von den Magutabergen an bis nach Ushiro mbo ist aber ein Detsse verseuchter Buschwald, der nur wenige anbaufähige Stückchen enthält. Die Strecke südlich der Magutaberger wäre hier entschieden vorzuziehen.

Die direkte Linie Tabora-Kagera aber würde die Landschaft Usumbwa von Süden nach Norden durchqueren, die Trasse würde auch hier auf

*) Wir bringen diese in mehr als einem Punkte recht beachtenswerten Ausführungen eines genauen Kenners der in dem Artikel genannten Gegenden im Rahmen der von uns eröffneten Aussprache über Verkehrsfragen, ohne uns in allen und jeden mit den darin vertretenen Ansichten identifizieren zu können. Zwecklos berechnigt ist jedenfalls das Verlangen am Schluß des Artikels nach genauer Prüfung der wirtschaftlichen Verhältnisse an den einzelnen in Frage kommenden Varianten der Erschließungsbahn für Urundi und Muanda, die Red.