Deutsch-Ostafrikanische Zeitung.

Erscheint wöchentlich einmal.
Abonnementspreis vierteljährlich:
Für Daressalam . . . . . 3 Rup.
Direkt unter Kreuzband bezogen
Für die übrigen Teile des Schutzgebietes 3½ „
Für die Länder des Weltpostvereins 5.— Mark.
Für Deutschland und seine Kolonieen 4.— „

Insertionsgebühren f. d. 4-gespaltene Petitzeile 50 Pf.
Abonnements nehmen sämmtliche Postanstalten Deutschlands und Oesterreich-Ungarns zum Preise von 4 Mk. entgegen. — Postzeitungsliste 1753.
Telegramm-Adresse: „Zeitung Daressalam".

Jahrgang IV. Daressalam, den 16. August 1902 No. 33.

An Unsere Leser.

Wir erinnern ergebenst an rechtzeitige Erneuerung des am 1. Oktober 1902 ablaufenden Abonnements, damit eine Unterbrechung in der Zustellung der „Deutsch-Ostafrikanischen Zeitung" vermieden wird.

Neu hinzutretenden Abonnenten, welche ihren Wohnsitz in Europa haben, geben wir bekannt, daß die Expedition der Zeitung auch bei Bestellung an unsere Berliner Generalvertretung, Georg Migge, Berlin W. 35, Lützow Str. 54, auf Wunsch unter Kreuzband direkt von Daressalam erfolgt, sich also des beschleunigten Empfanges der Zeitung wegen die Bestellung und Zahlung nach Berlin als zweckmäßig empfiehlt.

Die Expedition
der „Deutsch-Ostafrikanischen Zeitung".

Vorschläge zum Besten.

Bei Gelegenheit der letzten Versammlung von Kaufleuten und Pflanzern in Daressalam (Siehe Bericht in voriger Nummer der „Deutsch-Ostafrikanischen Zeitung") wurde seitens der Vertretung der Deutsch-Ostafrikanischen Gesellschaft in Bagamoyo unter Anderem der Antrag gestellt, zwecks Hebung und Unterstützung von Ackerbau und Viehzucht der Eingeborenen die Ausfuhrzölle für ackerbauliche Erzeugnisse und Kleinvieh wie Schafe, Ziegen, Hühner pp. beträchtlich herabzusetzen, jedenfalls aber die Zölle dem Handelswerth der Thiere und Waren anzupassen. Dem Einwand gegenüber, daß das Gouvernement aus den Zöllen 600 000 Mark alljährlich an die Deutsch-Ostafrikanische Gesellschaft zu zahlen habe und daß die Regierung sich daher gegen große Zollausfälle decken müßte, bemerkte der Antragsteller, daß er im Gegentheil hoffe, ja fest davon überzeugt sei, daß bei Berücksichtigung seines Antrags die Einnahmen aus den Ausfuhrzöllen erheblich vermehrt würden, da eben der bisherige hohe Zoll die meisten Eingeborenen und Händler stets abgeschreckt hätte, die landwirthschaftlichen Produkte zwecks Ausfuhr überhaupt an die Ausfuhrhäfen zu befördern, bei Herabsetzung der Zölle würde letzteres aber wenigstens in den Küstenbezirken aller Voraussicht nach in großem Maßstabe der Fall sein.

Wie wir wissen, steht die Deutsch-Ostafrikanische Gesellschaft bereits in sehr reger Geschäftsverbindung mit unserem Gouvernement, und es erscheint deshalb der Vorschlag am Platze, der Deutsch-Ostafrikanischen Gesellschaft probeweise für 1 oder 2 Jahre die Bestimmung der Zollhöhe und die Einnahmen aus dem Zoll mit der Verpflichtung zu überlassen, keine Zollerhöhungen sondern nur Zollherabsetzungen zu bestimmen und dem Gouvernement die jährliche Durchschnittszolleinnahme baar zu vergüten. Beiden Theilen dürfte damit gedient sein, denn die Gesellschaft wird es verstehen auf ihre Kosten zu kommen und das Gouvernement ist einer großen Sorge enthoben, weil es froh sein kann, wenn bei schwerwiegenden Aenderungen in der Bestimmung der Zollhöhe es selbst nicht die Folgen zu tragen braucht, sondern Jemand anders freiwillig das Versuchskaninchen spielt.

Der eingangs erwähnte Antrag eines Vertreters der Deutsch-Ostafrikanischen Gesellschaft ist jedenfalls ein sehr einleuchtender, beachtens- und dankenswerther, um so mehr, als er in der Hauptsache nicht von geschäftlicher Eigennützigkeit eingegeben zu sein scheint, sondern wohl mehr dem rein ideellen Interesse für die wirthschaftliche Entwickelung unserer Kolonie entsprungen ist, welches wir leider sonst häufig bei der Deutsch-Ostafrikanischen Gesellschaft und bei deren recht sehr geschäftlichen Verträgen mit unserer Landesregierung vermißt haben.

Bemerkenswerth erscheint an dieser Stelle auch die Aeußerung eines „hervorragenden Sachkenners" in der „Deutschen Zeitung", welcher sich in einem Artikel über „Eisenbahn und Verwaltung in Ostafrika" unter Anderem folgendermaßen über unsere Kolonie äußert: „Nun bleibt noch ein Schmerzenskind der Kolonie zu erwähnen, nämlich die Zollverwaltung. Um Deutsch-Ostafrika möglichst selbständig zu machen und ihm eigene Einnahmen zu verschaffen, hatte man bei der Uebernahme der Kolonie durch das Reich sehr hohe Ein- und Ausfuhrzölle eingeführt, unter denen Handel und Verkehr empfindlich leiden. Besonders schmerzlich aber lastet auf der Finanzverwaltung des Landes das Abkommen mit der Deutschostafrikanischen Gesellschaft, wonach „zum Zwecke der Verzinsung und Amortisation der von der D. O. A. G. aufgenommenen Anleihe durch 90 halbjährige Raten von je 300 000 M." jährlich 600 000 M. aus den Zolleinnahmen an jene Gesellschaft gezahlt werden müssen. Soll die Kolonie wirtschaftlich sich heben und selbständig werden, so muß diese drückende Last abgeschüttelt werden. Das Reich muß finanziell für die Kolonie eintreten und durch einen neuen Vertrag mit der Gesellschaft eine Barabfindung erreichen, damit die in den Zollämtern erhobenen Gelder dem Lande zu gute kommen und nicht — noch auf weitere 34 Jahre — in fremde Taschen fließen. Ist eine solche Ablösung erfolgt, so können auch die drückenden Zollsätze herabgemindert und allmählich der Grundsatz der „offenen Thür" geltend gemacht werden. Welcher Gewinn wäre das für die Entwickelung der Kolonie!" —

Der Gewinn für die Entwickelung unserer Kolonie wäre ohne Zweifel ein großer, wenn wir nicht allein mit dem Gelde, was in der Kolonie einkommt, sondern auch mit Allem, was die Kolonie an beweglichem und unbeweglichem Werth darstellt, ohne Rücksicht auf eine koloniale Aufsichtsbehörde und die unglücklichen Verträge mit der Deutsch-Ostafrikanischen Gesellschaft, schalten und walten könnten, wie wir wollten. Uns sind aber in jeder Beziehung die Hände gebunden und anstatt, daß man uns der Fesseln von Reichswegen entledigt, uns von unseren schweren Vertragsverpflichtungen frei kauft und den Beutel einmal ordentlich aufmacht, damit wir die das Land erschließenden Bahnen bauen können, beschwert man sich gar noch über die großen Kosten, welche Deutsch-Ostafrika verursacht, treibt immer mehr zur Sparsamkeit an und wundert sich dann, wenn die Kolonie in ihrer wirthschaftlichen Entwickelung nicht vorwärts kommt. — Hebung der landwirthschaftlichen Thätigkeit in der Kolonie vermittels Schaffung einer guten Absatzfähigkeit der landwirthschaftlichen Produkte, welche in der Hauptsache durch Bahnen und gute Straßen, in zweiter Linie durch Herabsetzung der Ausfuhrzölle erreicht werden dürfte, sollte für uns und das uns unterstützende Reich die Richtschnur bei der Arbeit für die Kolonie sein. —

— Ein sehr „wohlwollendes "Urtheil über Deutsch-Ostafrika fällt der frühere englische Vicekonsul in Daressalam, Herr Henry Dundas in den im Juni dieses Jahres erschienenen „Diplomatic and Consular Reports for the year 1901 on German East Africa," welche vom englischen Auswärtigen Amt herausgegeben worden sind. Wir haben beim Lesen jenes Berichts den Eindruck gewonnen, als ob sich der Verfasser bemüht hätte, in Deutsch-Ostafrika alles in den glänzendsten Farben darzustellen, trotzdem wir doch wahrhaftig recht viel Sorgen haben und in der That nicht alles so ist, wie es sein sollte. An dem Mangel an Beobachtungsfähigkeit auf seiten des Verfassers zweifeln wir jedoch nicht. Ob es der Wunsch desselben gewesen ist, mit seinem günstigen Bericht über Deutsch-Ostafrika das englisch-koloniale Streben immer mehr noch zu fördern, oder aber unser Streben einschläfern zu lassen, vermögen wir nicht zu sagen, jedenfalls sind wir dem Verfasser dankbar, daß er eine gute Meinung über unsere Kolonie in seiner Arbeit zum Ausdruck gebracht und vor allem das Streben unserer Kolonisten: Deutsch-Ostafrika hoch zu bringen, anerkannt hat. —

Aus der Kolonie.

— Wie wir aus zuverlässiger Quelle erfahren, beabsichtigt die „British-India-Steam-Navigation Co." zunächst mit ihren nach Rangoon fahrenden Dampfern von jetzt ab regelmäßig Tanga anzulaufen. Die erste Fahrt dieser Art hat der Dampfer „Canara" am 19. Juli cr. eröffnet; an jenem Tage besuchte derselbe mit 50 Tonnen Ladung den Hafen von Tanga.

Wir möchten die Aufmerksamkeit der in West-Usambara ansässigen Landwirthe auf diese erfreuliche Thatsache lenken. Vielleicht ergiebt sich aus der der „Deutschen Ostafrika Linie" drohenden Konkurrenz die Möglichkeit, einen Zusammenschluß der

Lütt. K. A.