

Deutsch- Ostafrikanische Zeitung.

Erscheint wöchentlich einmal.
Abonnementspreis vierteljährlich:
Für Daréssalam 3 Rup.
Direkt unter Kreuzband bezogen
Für die übrigen Teile des Schutzgebietes 3 1/2
Für die Länder des Weltpostvereins 5.— Mark.
Für Deutschland und seine Kolonien 4.—



Insertionsgebühren f. d. 4-gespaltene Pettzeile 50 Pf.
Abonnements nehmen sämtliche Postanstalten
Deutschlands und Oesterreich-Ungarns zum Preise
von 4 Mk. entgegen. — Postzeitungsliste 1753.
Telegramm-Adresse: „Zeitung Daréssalam“.

Jahrgang IV.

Daréssalam, den 6. September 1902

No. 36.

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 Wigge, Berlin W. 35, Bülow Str. 54, auf Wunsch unter Kreuzband direkt von Daréssalam erfolgt, sich also des beschleunigten Empfanges der Zeitung wegen die Bestellung und Zahlung nach Berlin als zweckmäßig empfiehlt.

Die Expedition
der „Deutsch-Ostafrikanischen Zeitung“.

Ein letztes Wort.

Sechs Wochen noch trennen uns von dem Augenblick, in dem sich die Pforten des deutschen Reichstages seinen Abgeordneten wieder öffnen, um ihnen nach den heißen Sommermonaten und den Tagen der Erholung ein Feld reicher Arbeit vorzulegen. Unwillkürlich richten sich da auch die Blicke Aller in unserer Kolonie nach jener Stätte, von der uns Erlösung aus Hoffnungslosigkeit und Stumpfheit kommen soll. Genug ist schon geschrieben worden, aber trotzdem wollen wir nochmals in den Kampf für die endliche Bewilligung jener Mittel eintreten, die eine beginnende Erschlaffung von Handel und Verkehr in Deutsch-Ostafrika verhüten, vielmehr neues Leben und frischen Schaffensmut unserer Kolonie zuführen sollen.

Ueberzeugt von dem ungeheuren Werth von Bahnen für die Entwicklung des Innern unserer Kolonie und in richtiger Erkenntnis der Gefahren, welche Deutsch-Ostafrika durch den Bau von Eisenbahnen in den Nachbarcolonien drohten, trat vor 4 Jahren unser früherer Gouverneur Herr v. Liebert mit ganzer Kraft für den Bau von Eisenbahnen in Deutsch-Ostafrika ein und hatte auch den Erfolg, daß vor etwa 2 1/2 Jahren die Vorlage zum Bau einer Zentralbahn dem Reichstage zum ersten Male vorgelegt wurde, wo derselben jedoch mehrere Male ein klägliches Ende beschieden wurde. Kurz vor Schließung des Reichstages vor drei Monaten sollte nun die aus einer Stichbahn-Zinsgarantie umgewandelte Vorlage endlich ihre Erledigung finden, wurde aber trotzdem „wegen zu ungünstiger Aussichten“ wieder auf den Herbst verschoben.

Einen Hauptgrund dafür, daß wir von unserem Heimatlande und seinen Vertretern im deutschen

Reichstage so stiefmütterlich behandelt werden, können wir wohl in erster Linie in der Unwissenheit suchen, welche immer noch bei einem größten Theile des deutschen Volkes über das Bestehen, die Einrichtungen und Verhältnisse in den deutschen Kolonien besteht. Und woran liegt das? Wohl daran, daß dem Volke nicht die nötige und ausreichende Belehrung und Belehrung darüber geboten wird. Wohl bestehen in fast allen größeren Städten Deutschlands Kolonial- und andere ähnliche Zwecke verfolgende Vereine, deren Thätigkeit aber vielfach nicht über den Rahmen des Vereins hinausgeht. Und gerade hierin muß Wandel geschaffen werden. Die große Masse des deutschen Volkes muß mit ihren Kolonien mehr bekannt gemacht, öffentliche Vorträge im größerem Maßstabe müssen gehalten und die koloniale Thätigkeit in den Kolonial-Vereinen mehr nach außen hin bethätigt werden. Es würden sich schon Männer finden, die die Agitation in das richtige Fahrwasser bringen würden, und ist die koloniale Sache erst einmal ins Rollen gekommen und hat sie im deutschen Volke erst festen Fuß gefaßt, so können wir auch mit Sicherheit annehmen, daß uns geholfen ist und auch jederzeit Hilfe zu Theil werden wird. Denn sind die Volksvertreter sich gewiß, daß sie das Vertrauen ihrer Wähler in kolonialen Dingen hinter sich haben, so werden sie auch nicht zögern, den Kolonien das zu geben, was ihnen noth thut.

Kann nicht für die Kolonien dasselbe und noch in viel größerem Maße geschehen, was für die deutsche Flotte gethan wurde und gethan wird. Man möge sich nur der Zeit vor 5 Jahren erinnern, mit welchen Mitteln und welcher Ausdauer die Freunde der Flottenvorlage ihre Sache vertraten, und wie gefestigt steht der daraus hervorgegangene Flottenverein heute da mit seinen Tausenden von Mitglieder. Und gerade unsere Flotte hängt mit den Kolonien so eng zusammen, daß man sich das eine ohne das andere nicht denken kann. Haben wir die kolossalen Summen ausgegeben und geben wir sie noch weiter aus für eine starke Flotte zum Schutze der Deutschen im Auslande und besonders der deutschen Kolonien, so müssen wir doch auch dafür Sorge tragen, daß jenes Geld, welches zum Schutze unserer Kolonien ausgegeben wird, auch seine Früchte trägt und daß wir als Gegengabe der Kolonien die werthvollen Schätze derselben heben und daraus Nutzen ziehen können, was aber aus Mangel an den nötigen Verkehrsmitteln niemals eintreten kann. Um Deutsch-Ostafrika zur Weiterentwicklung und Existenz zu verhelfen müssen wir die reichliche Unterstützung unseres Mutterlandes haben. — „Sollen wir deutschen Steuerzahler“ so schreiben vor Kurzem die „M. N. N.“ in einem längeren Artikel über Deutsch-Ostafrika, „der Kolonie jedes Jahr die Summe von 6—7 Millionen Mark in den Rücken schmeißen, ziehen nicht den geringsten Gewinn daraus, und stehen

nach 50 Jahren viel schlimmer da wie jetzt, oder sind gezwungen Deutsch-Ostafrika an eine fremde Nation zu veräußern. Oder sollen wir die während dieser Zeit zu verausgabenden Summen auf einmal in die Kolonie stecken, damit wir uns dieselbe erhalten und nach wenigen Jahren einen horrenden Gewinn daraus erzielen?“ Diese Frage wird sich Jeder selbst beantworten können. Mit der Hergabe von geringen Mitteln ist uns jetzt nicht mehr geholfen, hier kann nur ein großes und schnell gegebenes Kapital einschneidende Aenderungen zum Bessern in der Kolonie eintreten lassen. Die zum Bau einer Eisenbahn dem Reichstage zugegangene Vorlage birgt in sich einen Passus, der einen trüben Schatten auf dieselbe wirft und die Freunde unserer Kolonie selbst bei einer anstandslosen Bewilligung nicht in vollen Maße befriedigen wird. Danach soll nämlich die 210 Kilometer lange Strecke von Daréssalam bis Mrogoro binnen 5 Jahren fertiggestellt und dem Betriebe übergeben werden. Würden wir nun die Bahn, wenn die Zinsgarantie vom Reiche übernommen wird, in obengenanntem Zeitraume fertigstellen und auch bei dem eventuellen künftigen Weiterbau bis Ujiji so fortfahren, so wäre für die gesammte Strecke Daréssalam—Ujiji = ca. 1500 Kilometer der kolossale Zeitraum von 35 Jahren nötig. In noch viel langsamerem Tempo ist die 80 Kilometer lange Ujambarabahn gebaut worden und zwar in einem Zeitraume von 7—8 Jahren, das macht nur 10 Kilometer pro Jahr! Was für ein Kinderpiel aber ist das gegen die großartigen Leistungen der fremden Nationen beim Bau von Eisenbahnen in ihren Kolonien. Drei Jahre brauchten die Engländer, um die etwa 1000 Kilometer lange Uganda-Bahn zu vollenden, in 8 Jahren wollen die Belgier die große Kongo-Bahn, etwa 1500 Kilometer, fertigstellen und sogar die mit deutschem Kapital zu erbauende große Bagdad-Bahn mit einer Strecke von 2500 Kilometern darf nicht mehr als 8 Jahre in Anspruch nehmen. Staunen muß man über die Leistungen des Auslandes, welches, von der Bedeutung und Rentabilität seiner großen Unternehmungen überzeugt, zu der Einsicht gekommen ist, daß schnelle Arbeit und vor allem keine halbe Arbeit in solchen Fällen am Platze ist und daß kleine Bahnstrecken, welche wenige Kilometer von der Küste entfernt schon ihr Ende erreichen, einem großen noch unaufgeschlossenen Lande verhältnismäßig nur wenig Nutzen bringen können.

In dem Zeitraume, in welchem die Strecke Daréssalam—Mrogoro fertiggestellt werden soll, müßte die ganze geplante Zentralbahn vollendet werden, damit wir so schnell wie möglich zu einem Verkehrsweg gelangen, welcher Deutsch-Ostafrika in seiner ganzen Länge von Ost nach West durchschneidet und durch den dann auch seine eigene Rentabilität gesichert ist. Wenn auch die Gegner der Zentralbahn mit aller Schärfe dagegen arbeiten und angeben, daß sich eine Eisen-