

Deutsch-

Ostafrikanische Zeitung.

Erscheint wöchentlich einmal.
Abonnementspreis vierteljährlich:
Für Dar-es-Salam 3 Kup.
Direkt unter Kreuzband bezogen
Für die übrigen Teile des Schutzgebietes 3 1/2
Für die Länder des Westpostvereins 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 Dar-es-Salam“.

Jahrgang IV.

Dar-es-Salam, den 29. November 1902

No. 47.

An Unsere Leser.

Wir erinnern ergebenst an rechtzeitige Erneuerung des am 1. Januar 1903 ablaufenden Abonnements.

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, Lützow Str. 54, auf Wunsch unter Kreuzband direkt von Dar-es-Salam erfolgt, sich also des beschleunigten Empfanges der Zeitung wegen die Bestellung und Zahlung nach Berlin als zweckmäßig empfiehlt.

Die Expedition
der „Deutsch-Ostafrikanischen Zeitung“.

Erfolge und Nichterfolge des ersten deutschen Kolonialkongresses.

Wir haben unseren Lesern in den beiden vorigen Nummern der „Deutsch-Ostafrikanischen Zeitung“ von den kolonialen Festtagen in Berlin berichtet sowie auch Auszüge aus den Verhandlungen und der Thätigkeit des ersten deutschen Kolonialkongresses gebracht. Geschwiegen haben wir zunächst über die voraussichtlichen praktischen und ideellen Erfolge desselben, da zu ihrer Beurteilung in erster Linie die Eindrücke und Nachklänge abzuwarten waren, welche jener Kongreß in dem Gros der deutschen Presse, damit also wohl auch in den breiteren Schichten unseres Volkes gezeitigt hat.

Jene Nachklänge und bleibenden Eindrücke können nun bedauerlicherweise nicht als solche angesehen werden, wie man sie im Interesse unserer deutschen Kolonien wünschen und wohl auch erwarten konnte. Vor allem nach der ideellen Seite hin scheint durch den Kolonialkongreß nicht viel erreicht zu sein. Man hatte zweifellos mehr beabsichtigt und war auch zu der Hoffnung berechtigt, daß diese Absichten sich verwirklichen würden. Der große koloniale Gedanke, von welchem der Kongreß getragen wurde, der in fast allen Reden zum Ausdruck kam und der wohl auch alle Männer befeelt hat, die demselben beigewohnt und an der Lösung jener hohen Aufgabe mitgewirkt haben, hat sich allem Anscheine nach nicht weit über die Wände des Reichstagsgebäudes hinaus Bahn gebrochen, hat also in der großen Masse des deutschen Volkes zu zünden immer noch keine Gelegenheit gehabt. Alle jene schönen zum Theil herrlichen Worte, welche vom Präsidenten des Kongresses Herzog Johann Albrecht zu Mecklenburg sowie allen anderen Rednern fielen, sind leider schnell wieder verklungen. Die Fluthwellen des kolonialen Gedankens, welche

man mit aller Kraft heraufbeschwören wollte und deren Heranwölzen man auch während der Kongrestage zu sehen wähnte, haben schnell und vorzeitig wieder einer tiefen Ebbe Platz gemacht und Bleibendes nicht hinterlassen.

Zu den Gründen für diese scheinbar nur geringen Erfolge ist wohl in erster Linie der Umstand zu rechnen, daß gleich nach Beendigung des Kongresses die Berathungen und Entscheidungen in der Zolltarif-Frage im deutschen Reichstage begannen. Naturgemäß nahm diese hochwichtige materielle Frage das Interesse von Volk und Presse voll und ganz in Anspruch und wandte die Gedanken von Kongreß und kolonialen Dingen ab, so daß erstere im Volke nicht Fuß fassen und sich weiterverbreiten konnten.

Die mehr der praktischen Seite zuneigende Thätigkeit jedoch und die Erfolge, welche der Kongreß in dieser Hinsicht zu verzeichnen hat, sind nicht zu unterschätzen. Auf vielen Gebieten sind für die Entwicklung unserer Kolonien hochwichtige Fragen angeregt worden, deren Lösung nichts entgegensteht, und der eingehende und dabei höchst friedliche Meinungsaustrausch unter den Kongreßmitgliedern dürfte in seiner Gesamtwirkung nur segensreich für unsere Kolonien sein. — Eines haben wir allerdings in den Verhandlungen des Kongresses schmerzlich vermißt: Deutsch-Ostafrika betreffend sind viele, sehr viele Reden gehalten worden, man hat sich eingehend mit diesem sogenannten Schmerzenskind beschäftigt, aber von keiner Seite ist das Wort „Bahn“ gefallen. Hat man etwa gefürchtet, mit diesem Worte irgendwo anzustoßen und Widerspruch hervorzurufen, vielleicht bei den Zentralbahngegnern, die sich ja zum Theil auch „kolonialfeindlich“ nennen und wohl auch am Kongreß theilgenommen haben, oder aber beim Kolonialamt, das vielleicht immer noch nicht die Zeit für günstig hält, die Bahnvorlage vor das Forum des Reichstags zu bringen? Wir hier in der Kolonie können die betrübende Thatsache, daß von unserer Bahn in dem Kolonialkongreß überhaupt nicht die Rede gewesen ist, nur sehr bedauern, denn die Bahn bleibt eine Lebensfrage für die Kolonie, von dem Bau derselben hängt eben der Fortschritt der Entwicklung, die Zukunft des Schutzgebietes ab. Die Propaganda für jenen Bau und das Streben nach Durchsetzung dieses ersten Wunsches Deutsch-Ostafrikas mußte deshalb unseres Erachtens nach eine der Hauptaufgaben des Kongresses sein.

Der Kolonialkongreß bildete in seiner Zusammenfassung eine Macht, und diese Macht ist scheinbar nicht zur Genüge ausgenutzt worden, man hätte doch schließlich mehr für die Kolonien und im Interesse derselben erreichen können. —

Möge ein späterer Kolonialkongreß auch von diesem Standpunkte aus seine sonst so dankenswerthe Thätigkeit entfalten.

Aus der Kolonie.

— Ueber die Schiffbarkeit des Pangani sind die neuesten durch Oberleutnant v. d. Marwitz angestellten Untersuchungen beendet. Derselbe ist vor Kurzem von der Expedition zurückgekehrt und hat über seine Ermittlungen berichtet. Leider ist ein großer Theil der Aufzeichnungen und Notizen, welche Oberleutnant v. d. Marwitz im Flußlaufe des Pangani bereits vorgenommen hatte, sowie ein großer Theil der nöthigen Instrumente bei dem durch ein Flußpferd veranlaßten Umschlagen seines Bootes*) verloren gegangen, so daß der Bericht nicht so ausführlich ausfallen konnte, wie es beabsichtigt war. — Festgestellt gilt jedenfalls als zweifellos, daß der Pangani von der Mündung bis etwa zu seinem halben Lauf südlich der am nördlichen Ufer des Flusses befindlichen Vassiti-Berge wegen seiner Schnellen und Sandbänke als nicht schiffbar angesehen werden kann, daß er dagegen von den Vassiti-Bergen ab bis etwa 30 Kilometer südlich der Station Moschi in der Nähe von Al. Kruscha in der Regenzeit als schiffbar zu bezeichnen ist und von kleinen Dredgedampfern befahren werden kann. Einige unbedeutende Schnellen auf dieser Strecke dürften ohne Anwendung großer Mittel durch geeignete Vorrichtungen leicht überwunden werden können.

Wenngleich es an und für sich erfreulich ist, daß ein großer Theil des Pangani-Laufs auf diese Weise dem Verkehr zugänglich gemacht zu werden vermag, so bleibt dieser Vortheil ein illusorischer, so lange keine günstige Verbindung zwischen dem schiffbaren Theil des Flusses und der Endstation der Usambarabahn Korogwe geschaffen ist, damit die fruchtbaren Distrikte im Kilimandjaro- und Merugebiet den Absatz ihrer Erzeugnisse nach der Küste auch zu bewerkstelligen im Stande sind.

Auch ohne Bahn ginge dieses sicher durch die Einführung von Dampfwagen auf der in Frage kommenden Strecke, es wäre das wohl auch der billigste Weg, um zu dem erstrebten Ziele zu gelangen. Allerdings müßte dann auch gleichzeitig dafür Sorge getragen werden, daß die unnatürlich hohen Fracht-Tarife auf der Usambarabahn ermäßigt werden, lange genug haben die Unternehmungen in Usambara, Plantagen, Sägewerke und Ansiedlungen darunter zu leiden gehabt.

Wenn von deutscher Seite nicht bald etwas gethan wird, um eine billigere, bequemere und schnellere Verbindung zwischen der deutschen Küste und dem Kilimandjaro-Gebiet zu schaffen, so werden wir es in Kurzem erleben, daß der gesammte Verkehr von dort aus sich nach der englischen Seite und der Ugandabahn zieht, denn schon jetzt ist von mehreren griechischen Unternehmern von

(*) Oberleutnant v. d. Marwitz hatte von seinem Boote aus, welchem sich zwei Flußpferde näherten, glücklich eines der Dredgedampfer erlegt. Das andere Flußpferd jedoch schwamm unter dem Boote durch und schlug dabei dasselbe um. Die Insassen konnten sich retten, jedoch der übrige Inhalt des Bootes, wie Vermessungsinstrumente, Aufzeichnungen, Papiere und Proviant gingen verloren.