

Deutsch-Ostafrikanische Zeitung.

Daresalam
30. Juni 1906.

Erscheint jeden
Sonntabend

Abonnementspreis

Für Daresalam halbjährlich 6 Rupien, für die übrigen Teile der Kolonie halbjährlich einschl. Porto 7 Rupien, für Deutschland und die anderen deutschen Kolonien halbjährlich einschl. Porto a) direkt von der Hauptexpedition Daresalam bezogen 9 Mark, b) von der Berliner Geschäftsstelle der Deutsch-Ostafrikanischen Zeitung Berlin O. Gubenerstr. 31 bezogen 8 Mark, für die übrigen Länder des Weltpostvereins einschl. Porto jährlich 16 Rupien oder 20 Mark oder 1 £.
Im Interesse einer pünktlichen Expedition wird möglichst um Vorausbezahlung der Bezugsgebühren gebeten. Wird ein Abonnement nicht abbestellt, gilt dasselbe bis zum Eintreffen der Abbestellung als stillschweigend erneuert.

Insertionsgebühren

Für die 4-spaltige Zeile 50 Pfennige. Mindesttag für ein einmaliges Inserat 2 Rupien oder 3 Mark. Für Familiennachrichten sowie größere Inseratsaufträge tritt eine entsprechende Preisermäßigung ein.
Die Annahme von Inserats- und Abonnements-Aufträgen erfolgt sowohl durch die Hauptexpedition in Daresalam wie bei der Berliner Geschäftsstelle der Deutsch-Ostafrikanischen Zeitung Berlin O. Gubenerstr. 31. Abonnements werden außerdem von sämtlichen Postanstalten Deutschlands und Oesterreich-Ungarns angenommen. Postzeitungssache Seite 34. Telegramm-Adresse für Daresalam: Zeitung Daresalam. Telegramm-Adresse für Berlin: Droecker, Berlin Gubenerstr.

Jahr-
gang VIII.

No. 26.

An unsere Leser!

Wir erlauben uns, an die Erneuerung des am 30. Juni ablaufenden Abonnements ergebenst zu erinnern.

Neu hinzutretenden Abonnenten, welche ihren dauernden oder vorübergehenden Wohnsitz in Europa haben, geben wir bekannt, daß die Expedition der Zeitung auch bei Bestellungen welche an unsere Berliner Geschäftsstelle gerichtet werden, auf Wunsch weiter Kreuzband direkt von Daresalam erfolgt.

Anfragen, Bestellungen und Zahlungen, welche aus Deutschland überhaupt Europa an die Deutsch-Ostafrikanische Zeitung zu richten sind, bitten wir wegen der schleunigeren Erledigung derselben an unsere Berliner Geschäftsstelle unter folgender Adresse richten zu wollen: **Berliner Geschäftsstelle der Deutsch-Ostafrikanischen Zeitung Berlin O. 34, Gubenerstr. 31.**

Die Expedition der Deutsch-Ostafrik. Ztg.

Eine schnellere Besiedelung von Deutsch-Ostafrika thut not.

Zwar hat sich Deutsch-Ostafrika, vor allem in den letzten beiden Jahren, sowohl in der Heimat wie im Ausland in bezug auf seine wirtschaftliche Bedeutung und Zukunft einen erheblich besseren Ruf wie früher zu erringen verstanden, denn es hat gezeigt und bewiesen, daß die Vorbedingungen dazu im Lande vorhanden sind, dem Mutterlande als ein wertvolles Absatzgebiet heimischer Erzeugnisse gelten und andererseits den deutschen Markt mit landwirtschaftlichen Rohprodukten versorgen zu können.

Hand in Hand mit dem schnellen Bahnbau dieser Erkenntnis in Heimat und Ausland ist aber leider nicht die europäische Besiedelung der Kolonie vorwärts geschritten.

In dieser Beziehung sind wir über das Stadium der Versuche immer noch nicht herausgekommen.

Unverhältnismäßig langsam geht trotz des freieren und freieren Zuges, der in den letzten Jahren in unser ganzes koloniales Leben gekommen ist, die europäische Besiedelung der Kolonie vor sich. Bahnen werden gebaut, Kapitalien kommen ins Land, aber scheinbar immer noch wenig Mut und Lust ist in der Heimat vorhanden, den Kampf mit der ostafrikanischen Scholle aufzunehmen.

Daß die Klima- und Ackerland-Verhältnisse in den Hochländern Deutsch-Ostafrikas einer Besiedelung durch Europäer keine nennenswerten Hindernisse in den Weg legen, dürfte zu Hause genugsam bekannt sein, und jenes Gefühl, daß wir jetzt auf bestem Wege sind, durch Bau von Bahnen und Straßen auch dem kleinen Landwirt im Innern der Kolonie die Absatzmöglichkeit seiner Produkte zu gewährleisten, wird in der Heimat ebenfalls festen Fuß gefaßt haben.

Es sind also jedenfalls andere Gründe, die unsere nach dem deutschen Auslande strebenden Landsleute immer wieder von der Ausführung ihres Vorsatzes abhalten.

Wie bekannt, verlangt das Gouvernement immer noch von jedem Ansiedler, dem es gutes Regierungsland zu günstigen Preisen überläßt, den Nachweis eines Vermögens von 9000 Mark.

Diese Maßregel hatte damals ihre Berechtigung,

denn sie sollte vor allem das Fernhalten des landwirtschaftlichen Proletariats bezwecken und verhindern, daß bei eventuellen Mißerfolgen des betreffenden Ansiedlers derselbe der Kolonie zur Last fällt.

Diese Mißerfolge sind aber jetzt, nachdem die Verdienstmöglichkeit des einzelnen Ansiedlers mit jedem Kilometer Bahnbau steigt und nachdem auch in den Küstenstädten der Kolonie eine unverhältnismäßig größere Nachfrage nach europäischen Arbeitskräften vorhanden ist und diese fortwährend zunimmt, nicht mehr in der Weise wie früher zu erwarten. Deshalb sollte auch die Regierung mit ihren Ansprüchen an die Ansiedler fortan etwas billiger sein und die milderen Bedingungen allen weißen Ansiedlern gegenüber — ob Deutschen, Deutsch-Russen oder Suren — zur Geltung kommen lassen.

Wir werden sicher, wenn wir überhaupt Ansiedler in größerer Zahl in die Kolonie haben wollen, mit wenig bemittelten oder unbemittelten Leuten vorlieb nehmen müssen, denn diejenigen kleinen Landwirte, welche 9000 Mark baar besitzen, werden, wenn sie nicht besondere Gründe zur Auswanderung zwingen, nicht das Unsichere dem Sichereren vorziehen.

Wir wollen aber keine verkrachten Existenzen, die weder in der Heimat noch hier recht zu gebrauchen sind, zwecks Ansiedlung in der Kolonie haben, auch keine Abenteuerernaturen, vielfach genial veranlagte und tüchtigere Arbeit fähige Menschen, die aber nur hierher kommen, um schnell reich zu werden, sondern wirkliche Ackerbauer oder Viehzucht treibende Kolonisten oder aber tüchtige Handwerker und Gewerbetreibende, die schwere Arbeit kennen und nicht scheuen und vor allem das Bestreben haben, sich hier in der Kolonie eine neue Heimat zu gründen.

Wenn Leute dieser Art, ob bemittelt oder nicht, in erheblicher Anzahl und möglichst mit ihren Familien hier einwandern würden, so dürfte ihnen wie gesagt unter den jetzigen Umständen der Broterwerb und die Gründung eines gesicherten Heims nicht gar so schwer werden.

Aber auch hierzu gehört immer noch eine gewisse Unterstützung von Seiten der Behörden, zum mindesten ein weitgehendes Entgegenkommen derselben gegenüber jedem Ansiedler, damit demselben nicht der Glaube kommen kann, daß er ein ungern gesehenes Individuum, welcher den Behörden nur mehr Arbeit macht, darstellt, sondern daß er sich als ein brauchbarer Mitarbeiter an der Kolonisierung des Landes fühlt. Dessen Berichte in die Heimat werden dann auch günstig lauten, neue Ansiedler heranziehen und damit auch eine gewisse Garantie des schnellen Aufblühens des Besiedelungswesens bieten.

Jetzt nach hoffentlich nahe bevorstehender und endgültiger Niederwerfung des Aufstandes und nachdem die allgemeine Einführung der Zivilverwaltung in der Kolonie nahe bevorsteht, ist es für unsere heimischen Kolonialfreunde, die es nach dem Auslande zieht und die Deutsch-Ostafrika zu ihrer zweiten Heimat machen wollen, die beste Gelegenheit sich zu rüsten, denn Chancen bieten sich dem Einzelnen hier mit jedem Tage mehr. Die Entwicklung der Kolonie geht eben trotz mancher störender Begleitererscheinungen rasch und unentwegt vorwärts, und selbst der allmächtige Reichstag vermag dieselbe vermöge seiner bösen Launen nur

zeitweise zu verzögern, aber nicht mehr zum Stillstand zu bringen. —

— Koloniale Eisenbahnpolitik. — Die Lösung jener großen, in das Wirtschaftsleben unserer Kolonie so tief einschneidenden Frage „Soll der Staat die Bahnen in den Kolonien bauen, oder aber Privatgesellschaften?“ veranlaßt den bekannten Kolonialpolitiker Dr. jur. Hermann Heße in der Ostf. Kol. Ztg. seine Ansichten darüber in einem auch uns sympatischen Sinne zu äußern: Er schreibt:

Leztthin ist im Reichstage angeregt worden, die Usambarabahn über Momo hinaus volle 7 km weiterzubauen, und zwar aus den Ersparnissen, welche die Firma Lenz & Co. in Höhe von etwa 400 000 Mark bei dem Bau der Strecke Korogwe—Momo gegenüber den nach dem Vorschlage vom Reichstage bewilligten Mitteln erzielt hat.

Daß die bauausführende Firma Ersparnisse erzielt hat, spricht für die Ausführung des kolonialen Eisenbahnbaues durch Privatunternehmer, nicht aber dagegen, daß der Bau namens und für Rechnung des Staates erfolgt: Denn der Privatunternehmer baut koloniale Bahnen im eigenen Namen und für eigene Rechnung nur gegen weitgehende Garantien, seien es Zinsgarantien, seien es Land-, Bergwerks-, Eisenbahn-, Steuer- und Zollprivilegien.

Die billigste Art des Bahnbaues ist demnach folgende: Der Staat baut die Bahnen selber, überträgt dagegen die Ausführung des Bahnbaues an leistungsfähige private Eisenbahnbaufirmen. Dieses System scheint neuerdings auch als das für den Staat vorteilhafteste erkannt zu sein, und ist — abgesehen von der Kamerunbahn — bei allen neueren kolonialen Bahnbauten durchgeführt worden. So bei der erwähnten Strecke der Usambarabahn von Korogwe nach Momo, bei den beiden Logobahnen Lome—Anecho und Lome—Palime, endlich bei der Bahn Lüderitzbuch—Kubub—Keetmanshoop.

Die eingangs geäußerte Anregung, so dankenswert sie an sich ist, scheint jedoch nicht das richtige Mittel, das neuerdings rege gewordene Interesse des Reichstages für koloniale Bahnbauten in geeigneter Weise zum Ausdruck zu bringen: Man sollte nach den bitteren kolonialen Erfahrungen der letzten Jahre erwarten dürfen, daß der deutsche Reichstag zu einer kolonialen Eisenbahnpolitik im großen Stile entschlossen ist, nachdem die Kostspieligkeit der gänzlich unzureichenden Verkehrspolitik hinreichend erkannt ist. Kostspielig ist, wie sich mehr und mehr herausstellen wird, die früher mangelnde Initiative des Reichstages zu kolonialen Eisenbahnbauten auch um deswillen gewesen, weil ihrerwegen die Regierung zur Hingabe umfangreicher Land-, Bergwerks-, Eisenbahn- und Steuerprivilegien veranlaßt worden ist, welche die ungehinderte Entfaltung des privaten Unternehmungsgeistes in den Kolonien unmöglich machen und weite Gebiete der Möglichkeit rein spekulativer Verwertung durch einzelne wenige Gesellschaften ausgeliefert haben.

Da die Notwendigkeit und Rentabilität einer weitläufigen Verkehrspolitik, einer großzügigen Eisenbahnpolitik in den Kolonien heutzutage wohl kaum mehr bestritten wird, so steht der Reichstag nunmehr vor der Frage, ob er durch Verfassung der Mittel für koloniale Eisenbahnen die Regierung in die Zwangslage versetzen darf, im Interesse der wirtschaftlichen Erschließung und militärischen Beherrschung der Schutzgebiete weiterhin einzelne wenige Personen oder Gesellschaften