

Deutsch-Ostafrikanische Zeitung.

Daresalam
2. März 1907.

Erscheint jeden
Sonntag

Abonnementspreis

Für Daresalam halbjährlich 6 Rupees, für die übrigen Teile der Kolonie halbjährlich 7 Rupees. Porto 7 Rupees. Für Deutschland und die anderen deutschen Kolonien halbjährlich 10 Mark. Porto 2 Mark. Von der Berliner Geschäftsstelle der Deutsch-Ostafrikanischen Zeitung Berlin O. Gubenerstr. 31 bezogen 8 Mark, für die übrigen Länder des Weltverkehrs 10 Mark. Porto jährlich 16 Rupees oder 20 Mark oder 1 £.
Für Anzeiger einer vollständigen Expedition wird möglichst um Vorauszahlung der Bezugsgebühren gebeten. Wird ein Abonnement nicht abbestellt, gilt dasselbe bis zum Eintreffen der Abbestellung als stillschweigend erneuert.

Insertionsgebühren

Für die 5-spaltige Zeitspalte 50 Pfennige. Für den Rest der Seite einmaliges Inserat 3 Rupees oder 3 Mark. Für Familienanzeigen sowie größere Inserate aufträge eine entsprechende Preisermäßigung ein.
Die Annahme von Anzeigen- 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. Postzeitungsliste Seite 84. Telegramm-Adresse für Daresalam: Zeitung Daresalam. Telegramm-Adresse für Berlin: Dreyler, Berlin Gubenerstr.

Jahr-
gang IX.

No. 9.

Ein Urteil über unsere Hauptstadt Daresalam.

Ältere Afrikaner, die mehrere Jahre nicht in Daresalam gewesen sind, dafür aber sich sonst in Deutsch-Ostafrika und anderen afrikanischen Kolonien insbesondere in unseren unter denselben klimatischen Verhältnissen stehenden Nachbarkolonien umgesehen haben, werden bei ihrer Wiederkehr dorthin meist einen richtigeren Blick und ein kompetenteres Urteil über das Vorwärtsschreiten bzw. die Entwicklung unserer Hauptstadt, überhaupt über deren Veränderung haben, als alte Daresalamer, die jahrelang nicht das Weichbild der Stadt überschritten haben und denen alle allmählichen Veränderungen in derselben — ob zum Guten oder Schlechten — nur wenig auffallen.

Ein kürzlich hier durchgereister älterer Afrikaner und Geschäftsmann sendet uns nun seine hier angestellten Beobachtungen, die in vielem der Beachtung durch uns Daresalamer wert erscheinen. Er schreibt:

„Daresalam hat sich die letzten Jahre sehr zum Vorteil verändert und kann vielfach als Muster hingestellt werden in bezug auf Reinlichkeit, Anlage der breiten chaussierten Wege, die auch bei starkem Regen meist immer passierbar bleiben. Die Gebäude sind schön und massiv erbaut, ganz im Gegensatz zu den Blechstädten der portugiesischen und englischen Kolonien. Gutes Trinkwasser giebt es reichlich, überall zerstreut schöne Anlagen und Palmenhaine, verbunden durch breite Wege. Die Sauberkeit der Europäer und Schwarzen ist weit bekannt, ebenso, daß die deutsche Hauptstadt die billigste an der ganzen Ostküste ist. Das interessanteste ist der Gegensatz: im Vordergrund die europäische Kultur mit allen Fortschritten der Neuzeit, im Hintergrund die Asiaten und Schwarzen in der alten Landestracht und in ihren primitiven Häusern aus Stein oder Holz und Blätterdach. Ein buntes Gemisch, das aber harmonisch sich zusammendrängt. Noch sieht man hier keine bettelnden arbeitlosen Europäer. Auch der Schwarze ist noch kein Sigger geworden, der in Schuhen, europäischem Anzug, Stehkragen und Hut herumstolzert. Die Behandlung der eingeborenen Bevölkerung scheint hier die richtigste zu sein. Trunkenheit habe ich nicht bemerkt.

Die Rekrute zu diesem freundlichen Bilde ist: Zu wenig Leben, zu wenig Unternehmungsgestalt, zu wenig Klame. Daresalam ist zunächst als Seehafen auf Fremdenverkehr angewiesen und was geschieht, um diesen anzulocken oder in bestimmte Bahnen zu lenken? Garnichts. Das nächstliegende ist doch, zu jedem Dampfer ein Hotelboot mit Flagge, großer Aufschrift des Hotels und mit Dolmetscher zu schicken, um sich eventuellen Gästen zu empfehlen. Bei den traurigen Verhältnissen im Süden Afrikas werden mit jedem Süddampfer 3. B. Leute nach Daresalam kommen, die sich hier einige Zeit aufhalten, um die Landesverhältnisse kennen zu lernen. Was wissen solche Leute von Unterkunftsquartieren in Daresalam? Wer giebt diesen Leuten, die öfters mit bedeutenden Geldmitteln ankommen und sich irgendwo lohnend betätigen möchten, die richtigen Anstalten? Auch würden viele Passagiere sich kleine Andenken aus Daresalam mitnehmen, wenn solche leicht erhältlich, z. B. Albums mit Ansichten aus der Kolonie, Jagdbildern u. hübsch zusammengestellt, originelle Curiositäten. In ganz Daresalam existiert kein offener Laden mit modernen Schaufenstern. Wie soll ein Fremder wissen, wo er etwas kaufen kann. Und wo kann man z. B. Herren- und Damenmoderachen kaufen? z. B. gute moderne Kragen, Salonstiefel, Damenartikel. Die Rickshaws sind schon eine gute Einrichtung, aber die Boys sind ungeeignet, solche trabend zu ziehen. Man kommt im Durchschnitt bei größeren Entfernungen fast ebenso schnell zu Fuß zum Ziel. Kleine Villen für Familien oder einzelne Personen giebt es noch sehr wenige; es liegt wohl daran, daß es noch zu wenige selbständige Privatleute giebt. Die Löhne für die schwarze Bevölkerung sind unverhältnismäßig gestiegen — wie mir erzählt wurde — und wird es wohl schwierig sein, in Zukunft daran etwas zu ändern. Eins geht aber zu machen, um wenigstens ein kleines Äquivalent dafür einzutauschen, nämlich den Einfuhrzoll auf alle Eingeborenenartikel auf 20% zu erhöhen. Der Schwarze ist kaufkräftiger geworden und es spielt keine Rolle, ob er für seine Kleidungsstücke u. einige Heller mehr bezahlt, für das Gouvernement aber würde dies doch eine bedeutende Einnahme werden. Auf alle Fälle könnten alle aus nichtdeutschen Ländern speziell Indien impor-

tierten Negerartikel schon eine höhere Belastung erfahren, um den deutschen Erzeugnissen einen Vorsprung in der Kolonie zu sichern.“

Wenn man die Sache bei Licht beseht, so hat der Einsender mit den Daresalam gemachten Vorwürfen sehr recht. Zweifellos hat unsere Hauptstadt in ihrer modernen wirtschaftlichen und geschäftlichen Entwicklung nicht Schritt gehalten mit der allerdings ungewöhnlich schnellen äußerlichen Vergrößerung und Verschönerung, die ja hauptsächlich der Intensivität der Verwaltung zuzuschreiben ist. Die kleinen Fingerzeige, welche uns vorstehend gegeben werden, sollten unsere gewerblichen Kreise jedenfalls gebührend beachten, und auch der Vorschlag des Einsenders zur Erhöhung der Einfuhrzölle auf Eingeborenen-Artikel, die wir auch früher schon wiederholt empfohlen haben, erscheint uns gerechtfertigt und für unsere gesetzgebenden Behörden erwägenswert zu sein.

An dem etwas langsamen und schläfrigen gewerblichen Aufschwung in unserer Hauptstadt trägt jedenfalls nicht allein die tropische erschlaffende Hitze, die ja z. B. in Beira und Lourenco Marques ebenso wirken wird, die Schuld, sondern es scheint mehr der vorläufige Mangel an gewerblichem Wagemut überhaupt, sowie an gewerblichem Kraftbewußtsein zu sein, der bei den Deutschen in unserer Kolonie und vor allem in Daresalam bis jetzt leider zu beklagen war.

Hoffentlich wird die neue koloniale Aera, in die wir jetzt nach den erfreulichen Vorgängen in der Heimat eingetreten sind bzw. eintreten werden, auch dem erwähnten Mangel abhelfen und Leben und Unternehmungsgestalt in unserer Hauptstadt zu schnellerem Gelingen bringen.

Der Kolonialdirektor kommt nach Deutsch-Ostafrika.

Ein Neutertelegramm vom 28. Februar meldet, wie wir unseren Daresalamer Lesern bereits gestern mitzuteilen in der Lage waren, daß unser neuer Kolonialdirektor Excellenz Dernburg im Mai d. J. eine viermonatliche Reise nach Ostafrika antreten wird.

Falls sich die Richtigkeit dieser Neutermeldung bestätigen sollte, so können wir Ostafrikaner diese Absicht unseres neuen Kolonialdirektors nur freudig begrüßen. Denn Herr Dernburg zeigt damit, daß ihm insbesondere unsere Kolonie und die Kenntnis derselben am Herzen liegt. Wir wollen hoffen, daß Deutsch-Ostafrika sich ihm in seinem natürlichen alltäglichen Gewande, mit seinen Fehlern und seinen guten Seiten zeigt, und daß er überall die Wahrheit hört. Die Persönlichkeit unseres neuen kolonialen Oberhauptes und das, was man von ihm bis jetzt gesehen und gehört hat, lassen außerdem die Annahme berechtigt erscheinen, daß er mit scharfem kaufmännischem Blick den Schein von der Wirklichkeit zu unterscheiden verstehen wird.

— Zum Wert des Nordwestens unserer Kolonie. — Wir meldeten seiner Zeit den erfolgten Stapellauf des neuen englischen Viktoria-See-Dampfers „Clement Hill.“ Bei dieser Gelegenheit hielt der Kommissar in Port Florence eine Festrede, worin er unumwunden äußerte, daß die Rentabilität der Ugandabahn und der englischen Seendampfer in erster Linie nicht auf dem Handel der britischen Kolonie, sondern des benachbarten Deutsch-Ostafrika gestützt sei. Er äußerte u. A. „Jeder der hier am Endpunkte der Ugandabahn, von der Küste kommend, eintrifft, ist überrascht, von wo die vielen Güter stammen mögen, die ihm auf seinem Wege, dem Seehafen Mombassa zurollend, begegnet sind. Güterzug hinter Güterzug, alle schwer beladen, wo doch nur so wenig Anzeichen von Kultivierung auf der ganzen Strecke wahrnehmbar sind. Die Antwort finden Sie hier in diesem neuen soeben glücklich vom Stapel gelassenen Dampfer: vom Viktoria-Nyanza und den Hinterländern seiner 1500 englische Meilen im Umkreis betragenden Ufer stammen sie, die Ihnen begegnet sind. Der größere Teil der Uferlandschaften wie des unmittelbaren Hinterlandes ist bereits unter Kultur, und weitere große Fortschritte sind in nächster Zukunft mit Sicherheit zu erwarten. Sieben Häfen des Viktoria-Nyanza laufen die englischen Seendampfer heute an und an jedem Plage rechnen wir auf schnell und stetig steigenden Handel. Die Gebiete bis zum Albert-Edward-See und die den See treffen-

den Nilprovinzen werden bald erschlossen werden und ihre Produkte via Kampala mit unseren Dampfern der Ugandabahn zum Transport an die Küste zuführen. Das Hinterland von Buloba, bekanntlich so außerordentlich reich, aber seit einiger Zeit dem Handel verschlossen, wird wieder eröffnet werden. Vor allem aber erwarten wir einen enormen Aufschwung von der zunehmenden Kultivierung des Muanza-Distriktes, dem deutschen Uferseite des Viktoria. Merken Sie bitte auf: nicht weniger als 55 Prozent des gesamten Ugandabahnverkehrs zur Küste stammen aus der Seeregion.“

Hierzu bemerkt nun ein alter Afrikaner im Hann. Courier: Wir machen darauf aufmerksam, daß hier klipp und klar erklärt wird: die ganze, fast 1000 Kilometer lange Strecke von Mombassa bis zum See zeigt noch wenig Anzeichen von Kultivierung, produziert nicht viel und bringt der Bahn keine Rückfrachten; daß von den englischen Gebieten jenseits des Sees eine Frachtaufnahme für die Zukunft erhofft wird; daß dagegen die deutschen Gebiete als die derzeit ergiebigen Quellen der Bahn bezeichnet werden. Ein unparteiischer Urteil über den Wert des Nordwestens unserer Kolonie können wir uns nicht wünschen.

1895 noch war es eine Reise von mindestens 60 bis 90 Tagen für Europäer, von 90 bis 120 Tagen für Lastenkarawanen, um von der deutschen Küste (Bagamoyo) nach Muanza-Buloba-Uganda zu gelangen, und selbstverständlich war an eine Entwicklung dieser reichen Gebiete unter solchen Umständen garnicht zu denken. Heute erreicht man von Mombassa aus den See in 46 Stunden, im bequemen Eisenbahnwagen indischen Typs, in weiteren 24 Stunden Uganda, in drei Tagen Muanza, in vier Tagen Buloba.

Wenn die Ugandabahn 55 Prozent ihrer Rückfrachten aus den Seegebieten heute bezieht, so entfallen davon, nach roher Schätzung, mindestens 40 Prozent auf deutsches Gebiet. Das ist ein glänzendes Beispiel, was selbst solche entlegensten Teile unserer Kolonie produzieren können, wenn ihnen nur der Anschluß an das länderverbindende Meer geschaffen wird.

Wir können ja froh sein, daß vorerst überhaupt diese Erschließung durch eine Bahn für den nordwestlichen Teil Deutsch-Ostafrikas stattgefunden hat, wenn es auch tief zu bedauern bleibt, daß die enormen Frachtausgaben in englische Taschen fließen. Vom kaufmännischen Standpunkte ist und bleibt es aber wichtig, daß heute ein Anschluß überhaupt vorhanden ist, vom nationalen dagegen betrübend, daß wir nicht selbst so viel Blick und Verständnis entwickelten, diese Erschließungsbahn zu bauen. Wir könnten die Usambara-See durch das Kilimandscharogebiet bis Muanza fortsetzen und hätten damit eine kürzere Strecke als die Ugandabahn und weit weniger Terrainschwierigkeiten; die eröffneten Gebiete sind gesund und größtenteils überaus fruchtbar. Heute zieht auch der gesamte Kilimandscharohandel den Weg durch englisches Gebiet vor, um die Ugandabahn von Voi (Meile 100) ab nach Mombassa zu benutzen.

Als Hinterländer Bulobas und Muanzas im weiteren Sinne haben die ganzen großen Gebiete zwischen dem Viktoria-, Kiwu- und Tanganikasee, ferner nach Süden die Landschaften bis Tabora-Udjidi zu gelten. Sie sind reich an Vieh, Kautschuk, Wachs, Gold und anderen Mineralien, haben eine Bevölkerung von annähernd 5 Millionen und können nur durch die Arbeitskraft und -lust der Eingeborenen begrenzte Quantitäten von Erbsen, Jollen, Reis, Baumwolle, Getreide und Hülsenfrüchten, Tabak, Kautschuk und Faserpflanzen hervorbringen. Die produzierten Werte werden wiederum eine schnellen Umsatz in Importwaren finden: die Kolonie hat steigende Einnahmen durch Zölle und Steuern, die Bahn durch Frachten, die deutsche Schifffahrt durch Beförderung ins Mutterland, der deutsche Arbeiter durch den Umschlagverkehr im Seehafen oder durch Vorarbeiten in der Industrie.

— Stabsarzt Dr. F. Füllborn's neues Werk über das Nyassa- und Rovuma Gebiet. — Nachdem im Jahre 1902 Dr. Füllborn's praktische Arbeit „Beiträge zur physischen Anthropologie der Nord-Nyassa-Länder“ mit 63 Lichtdrucktafeln bei Dietrich Reimer (Ernst Vohsen) in Berlin erschienen ist, hat derselbe Autor neuerdings ein ferneres Werk in demselben Verlag herausgegeben, das Band IX des großen Sammelwerkes „Deutsch-