

Deutsch-Ostafrikanische Zeitung.

Daresalam
23. Okt. 1907.

Erscheint
Mittwochs
u. Sonnabend

Abonnementspreis

Für Daresalam halbjährlich 6 Rupien, für die übrigen Teile der Kolonie halbjährlich einfl. Porto 7 Rupien, für Deutschland und die anderen deutschen Staaten halbjährlich einfl. Porto 4 direkt von der Hauptredaktion Daresalam bezogen 9 Mark, 1/2 von der Berliner Geschäftsstelle der Deutsch-Ostafrikanischen Zeitung Berlin S. 42 Alexanderstr. 93/94 bezogen 8 Mark, für die übrigen Länder des Weltpostvereins einfl. Porto jährlich 16 Rupien oder 20 Mark oder 1 £.

Im Interesse einer pünktlichen Expedition wird möglichst im Vorausbezahlung der Bezugsgebühren gebeten. Wird ein Abonnement nicht abbestellt, gilt dasselbe bis zum Eintreffen der Abbestellung als stillschweigend erneuert.

Insertionsgebühren

Für die 5-geliebte Zeitschrift 50 Pfennige. Mindestens für ein einmaltiges Inserat 2 Rupien oder 3 Mark. Für Sammlenachrichten sowie größere Inserationsaufträge tritt eine entsprechende Preisermäßigung ein.

Die Annahme von Anzeigen- und Abonnementsaufträgen erfolgt sowohl durch die Hauptredaktion in Daresalam wie bei der Berliner Geschäftsstelle der Deutsch-Ostafrikanischen Zeitung Berlin S. 42 Alexanderstr. 93/94. Abonnements werden außerdem von sämtlichen Postämtern Deutschlands und Österreich-Ungarns angenommen. Postzeitungsliste Seite 81. Telegramm-Adresse für Daresalam: Zeitung Daresalam. Telegramm-Adresse für Berlin: Droscher Berlin. Alexanderstrasse.

Jahr-
gang IX.

No. 61.

Seltene Nachrichten über die Baumwollplantagen bei Saadani.

Legens erreichten uns einige Zuschriften aus Saadani, welche derartige Fragezeichen für die Rentabilität der dortigen Baumwollplantagen bedeuten, daß wir sie, die die Verantwortung den Einsendern überlassend, in folgendem auszugsweise wiedergeben. Wir glauben, daß hierdurch jedenfalls eine klare Wirkung hervorgerufen wird.

In einem Bericht heißt es:

„Sie schreiben, daß die Baumwollerte in Saadani eine gute gewesen ist und nur die Kommunalchamba unter Regenmangel zu leiden gehabt hätte. Auch, daß auf allen Plantagen der Regenfall ein genügender gewesen wäre. Dazu möchte ich bemerken, daß dies ganz und gar unrichtig ist. Sämtliche Plantagen haben unter Regenmangel zu leiden gehabt. Von einem „günstigen Abschneiden“ ist dieses Jahr absolut keine Rede; genau dasselbe war im vorigen Jahre der Fall und wird auch in den nächsten Jahren so bleiben.

Die diesjährige Ernte fällt viel schlechter als im Vorjahre aus und wird kaum den fünften Teil eines Normaljahresertrages bringen.

Dann wird gesagt, die Saadaniplantagen werden unter den Launen der Witterung nicht mehr zu leiden haben, sobald der große Bewässerungskanal fertiggestellt sein wird. Nun, das ist ja an sich ganz schön, jedoch werden noch verschiedene kleine und große Regenzeiten vergehen, ehe dieses Riesewerk begonnen und vollendet wird. Ob aber die Firma Kangos die enormen Kosten allein tragen kann oder wird, ist eine sehr große Frage; und andere Geldleute werden für dieses Projekt wohl kaum zu haben sein. Sehr bezeichnend für die Situation in Saadani ist der Umstand, daß ein paar auswärtige Pflanzungsleiter, welche die Plantagen besichtigten, ihrer Verwunderung darüber Ausdruck gaben, daß man sich mit der Absicht trage, hier in der Steppe einen derart teuren Kanal zu bauen, während es doch ungeheurer viel andere Gegenden in der Kolonie gäbe, in welchen eine künstliche Bewässerung fast so gut wie ohne Kosten herzustellen sei, da natürliche Wasserläufe wie sämtliche sonstigen Bedingungen zum Baumwollanbau von vorneherein gegeben seien.

Die Firma Kangos will den Kanal vorläufig überhaupt nicht bauen. Diefelbe stellt vielmehr Bohrungen nach Wasser an und heßt, durch Anlage artesischer Brunnen ihre Pflanzung genügend bewässern zu können. Zu diesem Zweck sind für sie zwei Araber aus Cairo mit Bohrmaterial herausgekommen.

Im allgemeinen gesprochen steht es mit den Wasser-Verhältnissen in Saadani sehr schlecht.

Saadani ist ein wasserarmer Ort; und das schien man hier und da zu bedenken vergessen haben, als im vorigen Jahre mit großem Hallo verschiedene Baumwollunternehmungen ins Leben gerufen wurden.

Noch schärfer beurteilt die Zuschrift die allgemeine Lage: „Wollen Sie etwas wirklich Wahres über die Baumwollpflanzung Saadani's hören? So sage ich Ihnen mit Erlaubnis auch anderer Pflanzler: Wir stehen alle vor dem Ruin, weil wir alle auf den Köder angebissen haben, welcher das Land um Saadani ohne Berechtigung als das am besten für Baumwollbau geeignete hinstellte. Bekanntlich sind schon mehrere Schamben ausgegeben worden und die paar anderen werden vom Kolonial-Wirtschaftlichen Komitee unterstützt. So sieht die Wahrheit aus.“

Diese Nachrichten klingen äußerst seltsam. Wenn dem wirklich so ist, erscheinen die früheren systematisch verbreiteten ganz anders lautenden Mitteilungen über die Aussichten der Saadani-Plantagen in eigenartigem Licht. Es bleibt nun ja mit ziemlicher Sicherheit zu erwarten, daß andere Interessenten des Saadani-Komplexes zu dem Vorstehenden Stellung nehmen werden. Es wäre nur ja zu wünschen, daß ihnen dies möglich ist.

Chatschlidjes und Nachahrenstwertes von der Methode der Hüttenbesteuerung im Bezirk Daresalam.

In hiesigen Pflanzkreisen hält sich seit ein paar Monaten das Gerücht, daß sich Hüttenbesitzer um die Ertrichtung der Steuer herumdrücken. „Man wänzte

auf einem Fleck dutzende von Hütten stehen sehen, welche seit Jahren unfertig bleiben, sodas viele schon wieder zusammensturzfällig seien. Die Besitzer entrichteten keine Steuer, machten jedoch durch Vermieten dauernde Geschäfte. Denn sie hülfen sich, indem sie die äußerlich unfertigen Hütten durch beweglichen Graswandbau bewohnbar machten.“

Derartige Nachrichten wurden in einzelnen Fällen derart positiv abgegeben, daß sie glaubwürdig erschienen mußten.

In der Zwischenzeit sind nun über diesen Gegenstand Erhebungen angestellt worden. Diese haben zu dem Resultat geführt, daß sich die Einziehung der Steuer durchweg in stimmungsgemäß angelegter Art an die entsprechenden Paragraphen der Landesgesetzgebung hält. Diese nunmehr erwiesene Tatsache steht in berechtigendem Gegensatz zu der von einzelnen Pflanzern gemachten Mitteilung, die man nunmehr als Erwähnung eines natürlich niemals zu vermeidenden Ausnahmefalles anzusehen hat.

Demnach der Auffassung der hiesigen Behörde hängt die Besteuerung einer Hütte nicht davon ab, daß dieselbe fertig gebaut ist, sondern davon, ob sie — wenn auch nur in irgend einer Ecke — bewohnt wird. Ist diese letztere Tatsache als vorliegend festgestellt, so ist dieses Haus oder diese Hütte (nach Eingeborenenart) mit dem Beginn des auf die Fertigstellung, d. h. also in die hiesige Praxis übertragen mit dem Beginn des auf das erstmalige, wenn auch nur teilweise Bewohntsein folgenden Vierteljahres steuerpflichtig.

Dies gilt insonderheit für die Wohnhäuser in städtischen Dörfern.

Häuser in ländlichen Dörfern unterliegen der Besteuerung nur dann, wenn ihre Wohnbarkeit vor dem 1. Oktober des betreffenden Steuerjahres eingetreten ist. Dies ist also so zu verstehen, daß eine Hütte, welche erst nach dem 1. Oktober bezogen wird, bis zum 1. April des nächsten Steuerjahres frei von Abgaben ist — laut Gesetz.

Soweit jedoch unsere Orientierungen reichen, wird im ganzen Daresalamer Bezirk grundsätzlich ein Haus oder eine Hütte nach Eingeborenenart immer dann sofort als steuerpflichtig angenommen, sobald dieselbe bewohnt ist. Das heißt, man zieht die Steuer ein, sobald die Voraussetzungen des Paragraphen 1 der Häuser- und Hüttensteuer erfüllt sind, welcher lautet: Alle Wohngebäude unterliegen eben, soweit der friedliche Machtbereich der lokalen Verwaltungsbehörden reicht, einer Häuser- und Hüttensteuer.

Aber auch die Methode, nach welcher die Steuer Gelder jetzt hier dauernd kassiert werden, ist von einer so durchgreifenden und kontrollierenden Wirkung, daß ein Uebersehen mehrerer Hütten als eine Unmöglichkeit betrachtet werden darf.

Während früher die Zinsen 2% von ratenweise eingelieferten Steuergeldern von Fall zu Fall ausgesetzt bekamen, erhalten dieselben jetzt 3% und zwar erst, nachdem die Abgabenerhebung in ihrem Interessensbereich abgeschlossen ist.

Die immerhin bedeutenden Beträge, welche ihnen zufallen, hat die Intensität ihrer Arbeit derart gesteigert, daß sie sich gegenseitig nicht die kleinste Hütte mehr oder weniger gönnen. Dies hat schon zu harmlosen Rivalitäten vor dem behördlichen Forum geführt, wo entschieden werden mußte, wer von der und der an der Grenze zweier Zinskreise belegenen Hütte die Steuer einzuziehen dürfe.

Alle diese aufgeführten Punkte reden wohl eine an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig lassende Sprache. Aus ihnen geht hervor, daß die Methode der Steuererhebung im Bezirk Daresalam eine denkbar durchgreifende ist dadurch, daß ein Kontrollsystem geschaffen wurde, welches eine Steigerung der Ertraktion überhaupt kaum zuläßt.

Afrikanische Verkehrspolitik.

„Jede Erörterung afrikanischer Eisenbahnfragen hört auf, eine ernste zu sein von dem Augenblick an, wo man das Problem der Rhodes'schen Meridianbahn durch Afrika mit zum Gegenstand der Besprechung zu machen beliebt.“

So äußerte sich gegen Ende des vorigen Jahres unter einer afrikanischen Autorität wie Schweinfurth und

noch im Jahre 1902 spendete Hans Meyer dieser Anschauung in seiner Studie über die Eisenbahnen im tropischen Afrika lebhaften Beifall. Heute aber sind von der 9500 km langen Gesamtstrecke zwischen dem Kap und Cairo 5600 km als Schienenweg angelegt und weitere 2600 km als brauchbare Zwischenglieder zu Wasser vorhanden, so daß an der vollständigen Verbindung nur noch 1300 km fehlen! Das alte, bis zur Jahrhundertwende festgehaltene Dogma, das über eine gewisse Entfernung von der Küste hinaus afrikanischen Eisenbahnen alle Existenzfähigkeit absperrt, ist schlechterdings nicht mehr aufrecht zu erhalten. Die Vermittelung der großen durchgehenden Verbindungen von Nord nach Süd, von Ost nach West rückt zusehends näher. Vor allen Dingen aber ist es die Vereinfachung zwischen Binnenschiffahrt und Schienenwegen, die einen immer vollkommeneren Ausbau erfährt. Alle kolonisierenden Mächte haben sich dieses Ziel gesetzt und es zum Teil bereits erreicht. Der größten Rückständigkeit hat sich in dieser Beziehung das kolonisierende Deutschland schuldig gemacht — eine Schuld, die sich um so bitterer rächen muß, als die deutsche Versammlung für die Nachbarkolonien den Anreiz zur Verkehrsentscheidung bietet, und der Verkehr um so schwerer wieder durch das eigene Gebiet zurückzulassen ist, je länger er sich der Ablenkung angepaßt hat.

Die praktische Bedeutung der Verkehrsentwicklung ist unter anderem die, daß wir die Verwaltungskosten für die Kolonien tragen, andere aber die wirtschaftlichen Vorteile aus ihnen ziehen. Die ganze deutsche Verkehrspolitik in unserer ostafrikanischen so gut wie in den beiden westafrikanischen Kolonien muß darauf hingearbeitet sein, der Verkehrsentscheidung, wo sie bereits geübt wird, ein Ende zu bereiten und ihr, wo sie für die Zukunft droht, vorzubeugen.

Das verkehrspolitische Stadium der kurzen Stichbahnen sollte und müßte demnach für uns unbedingt überwunden sein, da die Dringlichkeit der Linienführung weit ins Innere hinein zur Abwehr der Verkehrsentscheidung offensichtlich ist, da wir nur bei entschlossenem Vorwärtseilen unserem eigenen Handel die Zukunftswerte der deutschen Kolonien zu sichern vermögen. Jedes Zaudern verzögert nicht nur das allmähliche Herankommen der Kolonien zur finanziellen Selbstständigkeit, sondern bewirkt auch dauernd eine relative Minderung des Wertes der Kolonien, da andere, besser und zeitiger erschlossene Gebiete Afrikas uns in ihrer Produktion zuvorkommen und diese Produktion in der Zwischenzeit technisch so weit steigen, daß die später nachkommenden dann nicht mehr wirksam zu konkurrieren vermögen. Es ist von unbedingt durchschlagender Beweiskraft, was in dieser Beziehung die amtliche Denkschrift über afrikanische Verkehrspolitik mit nachstehenden Sätzen ausführte:

„Eisenbahnen sind in dem Entwicklungsprozeß der Produktion und des Handels ebenso notwendig wie irgend ein neues Instrument oder eine neue Maschine; wenn die Konkurrenz diese anschafft und wir nicht, so wird die Folge sein, daß die sehr rasch eintretende Wirkung der neuen Verkehrsmittel die Produktion des tropischen und subtropischen Afrikas wesentlich steigert und den Preis ihrer Artikel auf dem Weltmarkt drückt. Kolonien, wie die übrigen, die dann nicht in ähnlicher Weise mit dem wichtigsten Produktionsmittel der Eisenbahn ausgerüstet sind und sozusagen noch nach alter Methode wirtschaften, werden dann mit ihrer Produktion auf dem Weltmarkt nicht mehr mithalten können und haben, wenn sie dann erst dran gehen, die Eisenbahn nachzuholen, mit höheren Produktionskosten und entsprechend geringeren Gewinnen, also damit zu rechnen, daß sie wirtschaftlich nicht mehr konkurrenzfähig sind. Es tritt dann infolge des verspäteten Eisenbahnbaues eine schwere Produktionskrise ein, die unter Umständen jede weitere Initiative für die Kolonien lähmt und die Freude an deren Entwicklung schwinden läßt. Es könnten Beispiele aus der Geschichte und der Gegenwart angeführt werden, wo die Rückständigkeit in Verkehrspolitik einen dauernden chronischen Rückstand einer Kolonie zur Folge hatte, die in einigen Fällen auch mit ihrem gänzlichen Verlust endigte. Umgekehrt hat derjenige, der sein Produktionsgebiet zuerst durch