Deutsch-Ostafrikanische Zeitung.

Mit den Gratisbeilagen:
„Amtliche Anzeigen für Deutsch-Ostafrika" und „Der Ostafrikanische Pflanzer."
Publikationsorgan der Wirtschaftlichen Vereinigung von Daressalam und Hinterland, des Landwirtschaftlichen Vereins und des Wirtschaftlichen Vereins Lindi.

Daressalam 24. August 1910. — Erscheint zweimal wöchentlich.

Abonnementspreis
für Daressalam vierteljährlich 4 Rupie, für die übrigen Teile von Deutsch-Ostafrika vierteljährlich einschließlich Porto 5 Rupie. Für Deutschland und sämtliche anderen deutschen Kolonien vierteljährlich 6 Mark. Für sämtliche anderen Länder halbjährlich 14 sh. — Bestellungen auf die D. O. A. Zeitung werden sowohl von der Hauptexpedition in Daressalam (D. O. A.) wie von der Berliner Geschäftsstelle der Deutsch-Ostafrikanischen Zeitung Berlin S. 42 Alexandrinenstr. 93/94 entgegengenommen. — „Amtliche Anzeigen für Deutsch-Ostafrika" separat bezogen Abonnementspreis jährlich 4 Rp. 50 Heller = 6 Mk. — „Der Ostafrikanische Pflanzer". Wöchentlich erscheinende Zeitschrift für tropische Agrikultur und koloniale Volkswirtschaft. Bei Separatbezug jährlich 7 Rp. 50 Heller = 10 Mk. portofrei.

Insertionsgebühren
für die 6-gespaltene Petitzeile 50 Pfennige. Mindestsatz für ein einmaliges Inserat 2 Rupien oder 3 Mark. Für Familiennachrichten sowie größere Insertionsaufträge tritt eine entsprechende Preisermäßigung ein.

Die Annahme von Insertions- und Abonnements-Aufträgen erfolgt sowohl durch die Hauptexpedition in Daressalam wie bei der Berliner Geschäftsstelle der Deutsch-Ostafrikanischen Zeitung Berlin S. 42 Alexandrinenstr. 93/94. Abonnements werden außerdem von sämtlichen Postanstalten Deutschlands und Oesterreich-Ungarns angenommen. Postzeitungsliste Seite 84. Telegramm-Adresse für Daressalam: Zeitung Daressalam. Telegr.-Adresse für Berlin: Schlabendorf Berlin Alexandrinenstraße.

Jahrgang XII. — No. 67.

Rechenberg und Deutsche Ostafrikalinie.

Bereits in der zweiten Hälfte des Jahres 1906 begann der jetzige Gouverneur v. Rechenberg für eine Reorganisation der Frachtsätze der Deutschen Ostafrika-Linie sich in lebhafter Weise zu interessieren. Zu jener Zeit bereits erschien ihm dieses Thema derart wichtig, daß er nachweislich sogar Versuche unternahm, die Presse in Kampfstellung gegen die Deutsche Ostafrika-Linie zu bringen. — Dies mißlang damals. Denn diejenige Presse, die man als eine objektiv-interessierte ansprach, bewertete diesen Vorstoß Rechenbergs als zum mindesten verfrüht. —

Sie nahm daher von dieser Absicht Rechenbergs keine Notiz.

Inzwischen sind fast vier Jahre ins Land gegangen. Diese vier Jahre bedeuten eine außerordentliche Entwickelungsepoche in dem ostafrikanischen Schiffahrtswesen, denn die D. O. A. L. hat wahrhaftig weder Mühe noch Kosten gescheut, um in fortwährender Steigerung den Ausbau des Passage- sowie des Frachtenverkehrs zu erhöhen.

Mit dieser Ansicht stimmt Herr v. Rechenberg wahrscheinlich nicht ganz überein. Dies wird unserer Ansicht nach erwiesen durch eine schriftliche Umfrage, die an Hinz und Kunz, d. h. auch an Klein-Geschäfte, denen seine Frachtenpolitik vollständig gleichgültig sein muß, und deren Inhaber außerdem z. Teil völlig außer Stande sind und außerdem absolut auch keinen Wert darauf legen, handelspolitische Probleme zu lösen, verschickt wurde.

Herr v. Rechenberg stellt nämlich bei den Groß- und Klein-Handelstreibenden — natürlich die unabhängige Presse der Kolonie, sowie die mit dieser in Verbindung stehenden geschäftlichen Unternehmungen ausgeschlossen — unter dem 11. August dieses Jahres folgende Umfrage:

„Daressalam, den 11. August 1910.

Anliegend übersende ich ergebenst je eine Abschrift des Heimfrachten- und des Küstenfrachten-Tarifes der Deutschen Ostafrika-Linie zur gefälligen Durchsicht, wobei ich ergebenst bemerke, daß nach in Berlin getroffenen Festsetzungen die Heimtarife ebenso wie die Tarife der Dampfer der Küstenlinie als Höchst-Tarife anzusehen sind und mit der Bitte um gefällige Stellungnahme zu den Frachtraten der Linie evtl. um Vorschläge zu Abänderungen, welche am besten mit Gründen zu belegen wären.

In Anbetracht der vom Reichs-Kolonialamt gewünschten beschleunigten Behandlung der Angelegenheit wäre ich für eine möglichst baldige Antwort zu besonderem Danke verpflichtet.

Nach Auftrag des Reichs-Kolonialamts mache ich gleichzeitig auf Art. 24 Abs. 2 des Subventionsvertrags mit der Deutschen Ost-Afrika-Linie vom 7. 8. 1900 aufmerksam, welcher lautet:

„Ingleichen dürfen für die Güterbeförderung die Frachtsätze nach und von dem deutschen Schutzgebiet in Ostafrika nicht höher gehalten werden, als für die Beförderung nach und von Zanzibar. Alle den Verladern und Reisenden im Verkehre mit Zanzibar oder den portugiesischen und britischen Besitzungen in Ostafrika gewährten Preisermäßigungen, Vergütungen, Rückprämien und ähnliche Vortheile sind in gleicher Höhe und Form auch im Verkehre mit dem deutschen Schutzgebiete zu gewähren."

und auf Art. 26 desselben Vertrags, welcher lautet:

„Deutsche oder für Deutschland bestimmte Güter oder Güter von oder nach deutschen Schutzgebieten haben bei gleichzeitiger Anmeldung den Vorzug in der Beförderung vor ausländischen oder für das Ausland bestimmten Gütern."

Ich bemerke hierzu noch ergebenst, daß etwaige von der Linie im Verkehr mit Zanzibar oder den portugiesischen und britischen Besitzungen in Ostafrika gewährten Vorteile, falls sie nachgewiesen werden, auch dem Verkehr mit Deutsch-Ostafrika zugute kommen würden, desgleichen, daß es nicht statthaft ist, wenn die Linie ausländische oder für das Ausland bestimmte Güter vor Abfertigung der spätestens gleichzeitig angemeldeten deutschen oder deutsch-ostafrikanischen beziehungsweise vor den nach Deutschland oder nach Deutsch-Ostafrika bestimmten Gütern befördern sollte.

gez. Frhr. v. Rechenberg."

Dieses Schriftstück stellt für den unbefangenen Leser die Absicht der Exzellenz dar, im Interesse sämtlicher deutsch-ostafrikanischer Privatkolonisten, Pflanzer etc. den Status der Beförderungstarife der D. O. A. L., seien das Frachten oder Passagiere, auf ein niedrigeres Niveau herabzudrücken, d. h. eventuell nur Einzelnen zugute kommende Preisermäßigungen, Vergütungen, Rückprämien und ähnliche Vorteile als ungerecht und schädlich abzuschaffen.

Das Rundschreiben des Gouverneurs vom 11. August ist eine politische Leistung, die, aus welchem Gesichtswinkel man sie auch betrachten mag, ob ihrer Seltsamkeiten sehr nachdenklich stimmen muß. Die Ueberschrift, die man diesem Rechenberg-Zirkulare geben würde, falls es zu einem Zeitungsartikel Verwendung fände, hätte zu lauten:

„Was bezweckt Herr v. Rechenberg mit diesem Zirkular? — —

Die Laien, und zu denen ist noch auf Jahre hinaus die gesamte deutsch-heimatliche Presse zu rechnen, wird diese Kundgebung des Gouverneurs als einen weiteren Beweis dafür ansehen, daß Herr v. Rechenberg doch das ernste Bestreben zu zeigen scheint, die Interessen der von ihm früher als quantité negligeable behandelten europäischen Kolonisten nunmehr kräftig unter die Arme zu greifen, indem er die bisherigen Tarife der D. O. A. L. im Interesse der von den Kolonisten geschaffenen Exportprodukte auf eine bedeutende Ermäßigung herunterzwingen will, und zwar unter Anrufung der Mithilfe sämtlicher Siedler von D. O. A. für diese seine Bemühungen.

Diese scheinbare Umkehr des Gouverneurs nun ist, wie man sie auch anschauen mag — für das Kolonistentum ein Danaergeschenk. Vier Jahre lang — diese erhebliche Spanne Zeit ist nachzuweisen — hat der Gouverneur, dem man doch, mit mehr oder weniger Recht, eine außergewöhnliche Zähigkeit nachsagt, soweit er ein einmal gestecktes Ziel erreichen will, in seinem Kampfe gegen die D. O. A. L. reichlich wenig erreicht, das gibt er in seinem Zirkulare selbst zu. Er sagt nämlich, daß es ihm in diesen vier Jahren nicht möglich gewesen ist, den Nachweis zu erbringen daß die Linie im Verkehr mit Zanzibar oder den portugiesischen und britischen Besitzungen in Ostafrika irgendwelchen Verfrachtern oder Passagieren irgendwelche Vorteile seitens der D. O. A. Linie gewährt wurden bezw. noch gewährt werden. —

Mit dieser Publikation hat der Gouverneur einen grundlegenden, kaum wieder gutzumachenden Fehler zum Nachteile der deutschen Afrikaner begangen. Wenn es ihm in stiller Regierungsarbeit lange Jahre hindurch nicht gelang, den Nachweis zu führen, daß die Linie eine parteiliche Tarifpolitik triebe und wenn ihm auch heute noch daran liegt, wie es auch den Anschein hat, diese völlig unbewiesene Parteilichkeit abzustellen, so sind diesem seinem Bestreben infolge seines Zirkulars, das man direkt als eine politische Indiskretion auffassen darf, fast unübersteigliche Hindernisse erwachsen. Falls nämlich die bisher total unerwiesene Annahme des Gouverneurs nach irgend einer Richtung hin mit Tatsachen übereinstimmen würde, so sind dadurch, daß der Gouverneur in seinem Rundschreiben seine Absichten gegen die D. O. A. L., also auch gegen diejenigen, von denen man vermutet, daß sie Passage- oder Frachtvorteile bekamen oder heute noch bekommen, die gegnerischen Parteien so gründlich wie möglich gewarnt. Und die Geheimhaltung etwaiger Sonderabkommen wird von jetzt ab mit einer Wachsamkeit und Energie betrieben werden, die ebenso der Neugierde unseres vorläufigen obersten Koloniebeamten standhalten wird, wie das der Geldschrank im Haus I gegenüber der unabhängigen Presse von Deutschostafrika zu tun die Fähigkeit besitzt. — —

Der Gouverneur hat aber auch mit seinem Zirkular insofern einen in die Augen springenden Fehler begangen, als er sich für die Veröffentlichung desselben den denkbar ungünstigsten Zeitpunkt wählte. Denn gerade jetzt wird bekannt, daß die Union Castle-Linie einen vollen Verkehr durch den Suezkanal nach Europa bestimmt aufnimmt. Ebenso eine italienische Dampferlinie. Warum hatte es der Gouverneur angesichts dieser Tatsachen so ungeheuer eilig, seine Karten in Sachen D. O. A. L. heute bereits zu dekonvrieren? Warum wartete er nicht ab, ob und bis sich die Ratenkämpfe zwischen den genannten Linien abgespielt haben? Auf Grund dieses Resultats erst hätte vielleicht das Zirkular vom 11. August irgend einen Sinn gehabt. —

Der tiefste Grund, der den Gouverneur bewogen haben wird zu dieser Umfrage, ist jedoch ziemlich deutlich erkennbar. Als er Ende vorigen Jahres nach Hause fuhr, gab er die allerseits bekannte Verfügung heraus, die den Pflanzern Arbeiter verschaffen sollte. Dieser Schachzug aber war so offensichtlich, daß selbst die heimische Presse einsah, es handele sich lediglich um eine faire une bonne sortie, um einen guten Abgang. Daß es nichts weiter war, als ein guter Abgang, geht daraus hervor, daß während der diesjährigen Generalversammlung des Wirtschaftlichen Landesverbandes von Deutsch-Ostafrika konstatiert wurde, daß alles, was der Gouverneur den Wirtschaftlern der Kolonie seit Gründung des Landesverbandes versprochen hatte, Versprechungen geblieben sind und weiter nichts.

Die Umfrage des Gouverneurs in ihrem wenig logischen Aufbau, wie wir das wohl vorstehend genügend nachgewiesen zu haben glauben, erscheint als nichts weiter, wie ein persönlicher Deckungsversuch für die diesbezügliche Resolution der Delegiertenversammlung des W. L. gegenüber dem Reichskolonialamt, dem, wie der Gouverneur wußte, sämtliche Protokolle und Berichte über die Generalversammlung des W. L. offiziell zugesandt wurden. —

Auf die Frachtpolitik der D. O. A. L. kommen wir demnächst zurück. Unter besonderer Berücksichtigung dessen, daß bisher vielleicht auch die Kolonisten sich nicht die notwendige Mühe gegeben haben, der D. O. A. L. durch für beide Teile praktische Vorschläge zur Vervollkommung der Tarife zu helfen. — — —

Unter allen Umständen aber hat der Gouverneur mit seiner Umfrage vom 11. August 1910 einem wichtigen Teil der Bestrebungen des Landesverbandes wahrhaftig keinen Dienst erwiesen.

* * *

Heute schon möchten wir behauptend sagen, daß im Passagierverkehr der D. O. A. L. der Oeffentlichkeit unbekannte Bevorzugungen, also Preisermäßigungen nicht mehr vorkommen, bezw. daß diese Vorteile, soweit sie eventuell aus Gründen, deren Berechtigung kaufmännisch sicher bewiesen werden würde, seit geraumer Zeit nicht mehr existieren.

Die berufenste Instanz, an die der Pflanzer-Exporteur sich wenden muß, um für seine verschiedenartigen Produkte Frachtsätze von einer Dampferlinie zu erreichen, die den Export lohnend erhalten, ist in vornehmster Linie der Landesverband, weil sich in ihm der gemeinsame Wille des hiesigen Kolonistentums konzentriert. Sachgemäße Verhandlungen des W. L. und der D. O. A. L. würden aus reiner Naturnotwendigkeit heraus zweifellos dazu führen, daß die Vorteile der Verschiffung dem Verfrachter sowie dem Beförderer zugute kommen. — Weniger raisonnieren! Energischer handeln!

Der Waldschutz in den deutschen afrikanischen Kolonien.

Die Bodenbedeckung in den tropisch-afrikanischen Gebieten wird in erster Linie durch die klimatische Lage derselben bedingt, also durch Temperatur, Regenfall und außerdem durch die Bodenbeschaffenheit. Man hört vielfach die Meinung, daß das Klima durch die Bewaldung beinflußt würde, meiner Meinung nach ist dies