

Deutsch-Ostafrikanische Zeitung.

Mit den Gratisbeilagen:

„Amtliche Anzeigen für Deutsch-Ostafrika“ und „Der Ostafrikanische Pflanzer.“

Publikationsorgan der Wirtschaftlichen Vereinigung von Darressalam und Hinterland, des Landwirtschaftlichen Vereins und des Wirtschaftlichen Vereins Lindi.

Darressalam 11. März 1911. Erscheint zweimal wöchentlich.	Abonnementspreis Für Darressalam vierteljährlich 4 Ruyte, für die übrigen Zelle von Deutsch-Ostafrika vierteljährlich einschließlich Porto 6 Ruyte. Für Deutschland und sämtliche anderen deutschen Kolonien vierteljährlich 6 Mark. Für sämtliche anderen Länder halbjährlich 12 Mk. — Bestellungen auf die D. O. A. Zeitung werden sowohl von der Hauptredaktion in Darressalam (D. O. A.) als von der Berliner Geschäftsstelle der Deutsch-Ostafrikanischen Zeitung Berlin S. 42 Alexanderstr. 93/94 entgegengenommen. — Amtliche Anzeigen für Deutsch-Ostafrika: je nach bezogenen Abonnementspreis jährlich 4 Mk., 60 Heller = 6 Mt. — „Der Ostafrikanische Pflanzer“. Wöchentlich erscheinende Zeitschrift für tropische Agrar- und koloniale Volkswirtschaft. Bei Separatbezug jährlich 7 Mk., 60 Heller = 10 Mt. portofrei.	Insertionsgebühren Für die begehrteste Weltzeile 60 Pfennige. In der Regel für ein einmaliges Inserat 2 Ruyten oder 3 Mark. Für Familiennachrichten sowie größere Inserationsaufträge tritt eine entsprechende Preisermäßigung ein. Die Annahme von Inserations- und Abonnements-Aufträgen erfolgt sowohl durch die Hauptredaktion in Darressalam wie bei der Berliner Geschäftsstelle der Deutsch-Ostafrikanischen Zeitung Berlin S. 42 Alexanderstr. 93/94. Abonnements werden außerdem von sämtlichen Postanstalten Deutschlands und Oesterreich-Ungarns angenommen. Postzeitungsliste Seite 84. Telegramm-Adresse für Darressalam: Zeitung Darressalam, Telegr.-Adresse für Berlin: Schladowitz Berlin Alexanderstrasse.	Jahrgang XIII. No. 20.
--	---	---	---

Berliner Telegramme.

Reise des Kronprinzen.

Berlin, 8. März 1911 (W. Z.). Der Kronprinz ist in Kairo eingetroffen. Er wird später das Kommando der Leibhusaren in Danzig übernehmen.

Bethmann-Hollweg's Stellungnahme zum Modernisteneid.

Berlin, 8. März 1911 (W. Z.). Der Reichskanzler erörterte im Abgeordnetenhaus eingehend den Modernisteneid und kirchliche Dekrete. Er beklagte die Störung des konfessionellen Friedens und die mangelnde Rücksichtnahme der deutschen Verhältnisse.

Reichstagswahl in Immenstadt.

Berlin, 8. März 1911 (W. Z.). In Immenstadt wurde Thoma, liberal, für den Reichstag gewählt. Bisher wurde der Wahlkreis von Schmitt (Zentrum) vertreten.

Vertrauensvotum für den französischen Minister des Inneren.

Berlin, 8. März 1911 (W. Z.). In Paris stellte sich Minister Monis der Kammer vor. Er erhielt ein Vertrauensvotum.

Ermordung eines französischen Majors in Marokko.

Berlin, 8. März 1911 (W. Z.). Gerüchte aus Tanga melden den Ausbruch einer Empörung gegen den Sultan und die Ermordung des französischen Majors Mangin.

Das revolutionäre Mexiko.

Berlin, 8. März 1911 (W. Z.). Die revolutionäre Bewegung in Mexiko dauert fort. Amerika ordnete eine probeweise Mobilmachung der an der mexikanischen Grenze stehenden Truppen an.

Berlin, 10. März (W. Z.). Die amerikanische Mobilmachung bezweckt angeblich den Waffenschmuggel des Freibeutertums an der mexikanischen Grenze zu verhindern.

Neues zur Frage der elsass-lothringischen Verfassung.

Berlin, 9. März 1911 (W. Z.). Staatssekretär Delbrück erklärte die Beschlüsse der Kommission über die Stellung des Kaisers zum Statthalter und zum Reichslande für unannehmbar. Die verbündeten Regierungen seien jedoch bereit, falls die Vorlage in diesen Punkten unverändert angenommen würde, für die Dauer der Geltung dieser Bestimmungen dem Reichsland Elsaß-Lothringen drei Stimmen im Bundesrat zu gewähren. Diese Stimmen werden jedoch nicht gerechnet, falls Preußen nur durch die Mehrheit erhalten würde.

Verurteilung des Direktors Bock in Berlin.

Berlin, 9. März 1911 (W. Z.). Direktor Bock wurde wegen seiner bekannten sittlichen Verfehlungen zu 18 Monaten Gefängnis verurteilt.

Englisch-französische Allianz.

Berlin, 10. März (W. Z.). Die englische Regierung verneinte im Unterhaus die Anfrage, ob in gewissen Fällen die Entsendung britischer Truppen zur Unterstützung der französischen vereinbart worden wäre.

Kann der Bau der ostafrikanischen Zentralbahn beschleunigt werden?

Von Emil Zimmermann.

Der Bau der ostafrikanischen Zentralbahn ist bei Kilimatinde angelangt, 394 Km. von Morogoro, 603 Km. von Darressalam. Bis Tabora sind noch 305 Km. zu bauen; bei gemächlichem Fortschreiten der Arbeiten wird die Baufrist Ende 1912 in Tabora sein. Daß dieser Ort nicht als Endpunkt der Zentralbahn gelten kann, zeigt ein Blick auf die Karte; der Schienenweg muß bis Ujijidi schon aus dem einfachen Grunde fortgeführt werden, weil er durch die Wasserstraße des Tanganikasees um mehr als 600 Km. verlängert wird. Die Notwendigkeit der Fortführung hat der Reichstag bereits auch dadurch anerkannt, daß er in die Kosten für den Bahnbau Morogoro-Tabora auch die Mittel für Erleuchtung der Strecke zum Tanganikasee einschloß. Es ist daher am Ausbau der Zentralbahn bis zum See nicht zu zweifeln. Fraglich bleibt nur, ob gleich nach Fertigstellung der Strecke bis Tabora weitergebaut, ob nicht der Ausbau der 305 Km. Kilimatinde-Tabora auf drei Jahre verteilt wird und der Weiterbau nach Ujijidi zögernd und ohne Energie erfolgt.

Da für koloniale Fragen in Deutschland immer noch nicht genügend Verständnis vorhanden ist, müssen wir zunächst den Nachweis führen, daß nicht nur der Weiterbau der Zentralbahn, sondern auch die Beschleunigung des Baues nach Ujijidi dringende Notwendigkeit ist.

Im Kongogebiet herrscht seit dem 1. Juli des vergangenen Jahres freier Handelsverkehr. Jeder kann unter Beobachtung der dafür erlassenen Regeln im Lande Handel treiben, schürfen; er kann importieren, exportieren, und zweifellos wird sich am Tanganikasee ein sehr lebhafter Verkehr entwickeln. Die Zeiten Tippu Tippis mit ihrem großen Sklaven- und Elfenbeinhandel werden nun für Ujijidi und Tabora nicht mehr wiederkehren; aber es liegt auf der Hand, daß, wenn ein so großes Gebiet wie die belgische Kongokolonie, das bisher völlig abgeschlossen war, geöffnet wird, dann ein bedeutender Handel sich entwickeln muß. Wir können nicht alle Zahlen über Kautschuk- und Elfenbeinergänzung in den westlichen Tanganikaländern anführen; es sei nur angegeben, daß die „Chemins de Fer du Congo superieur aux Grands Lacs africains“ in den Jahren 1902 bis 1909 über 720 000 Kg. Kautschuk und über 14 000 Kg. Elfenbein gewonnen hat, die Katangagesellschaft von 1902 bis 1908 über 655 000 Kg. Kautschuk und über 21 500 Kg. Elfenbein. Neben diesen beiden Gesellschaften arbeiten auch noch andere im westlichen Tanganikagebiet, das aber wegen seiner großen Entlegenheit (der Anschluß an den Weltmarkt durch Verkehrsstraßen ist erst in diesen Tagen erfolgt) in bezug auf Kautschuk und Elfenbein doch noch nicht so ausgelesen ist wie andere Teile der belgischen Kongokolonie. Welche Möglichkeiten sich dem Handel bieten, zeigen die Ergebnisse: der Mitte 1907 gegründeten Intertropical Anglo-Belgian Trading Co. (Englisch-Belgische Handelsgesellschaft). Im ersten Geschäftsjahre, das am 31. Dezember 1908 abschloß, wurde mit einem Kapital von 500 000 Fr. ein Gewinn von 109 749,85 Fr. erzielt. Daraus konnten die Kosten der ersten Einrichtung gedeckt werden, außer der gesetzlichen 5 v. H. Reserve wurden noch 47 679,60 Fr. in den Reservefonds gelegt; der Verwaltungsrat erhielt 8176,24 Fr.; ferner wurde eine Dividende von 4 1/2 v. H. verteilt. Das zweite Geschäftsjahr, endend am 31. Dezember 1909, ergab einen Gewinn von 205 907,20 Fr. Auf das auf 1 Mill. Franken erhöhte Kapital gelangten daraus 6 v. H. Dividende und 1,4 v. H. Superdividende zur Verteilung, 14 261,18 Fr. erhielt der Verwaltungsrat. Dem Reservefonds wurden außer dem gesetzlichen 5 v. H. noch 108 350,66 Fr. zugeführt. Die Gesellschaft hat also glänzende Ergebnisse gehabt: sie wurden erzielt, obgleich im Süden Katangas, wo sie drei Faktoreien hat, bis Ende 1909 noch keine Eisenbahnen waren und in der Mine Croile du Congo nur ein schwacher Betrieb aufrechterhalten wurde. Es

sind im Kongogebiet also große Gewinnmöglichkeiten gegeben; deshalb hat die Deutsch-Ostafrikanische Gesellschaft bereits die Tanganika-Gesellschaft mit dem Sitz in Ujijidi gegründet, die im belgischen Gebiet arbeiten soll; deshalb sind weitere deutsche Gesellschaften in der Bildung begriffen. Sie werden zunächst Kaupf und Elfenbein aufkaufen, später aber zu dem Minengebiet in Katanga in Beziehung zu treten suchen, Lebensmittel dort hin liefern, manche europäische Waren. Sehr lohnend würde ein Handel mit Weizen aus den deutschen Nyassaländern bis nach dem südlichen Minengebiet in Katanga sein. Aber auch nördlich des Meruisees und westlich des Tanganikasee sind bereits Erzlagerstätten entdeckt worden, und es ist zu erwarten, daß sich auch da kleinere Minenzentren mit erheblichem Bedarf bilden, der über Deutsch-Ostafrika zu decken wäre. Man darf nicht übersehen, daß, wenn die deutsche Zentralbahn fertig ist, sie die kürzeste und schnellste Verbindung für gewisse Teile des belgischen Kongo mit dem Mutterlande darstellt. Die Entfernung von Brüssel über Neapel nach Darressalam beträgt heute 20 Tage und ist leicht auf 18 Tage zu verkürzen; die Bahnfahrt Darressalam-Tabora-Ujijidi wird höchstens 4 Tage in Anspruch nehmen. In absehbarer Zeit wird man also in 21-22 Tagen von London, Paris, Brüssel, Hamburg, Berlin bis zum Tanganikasee fahren können. Wenn Belgien anschließend seine Bahn von Albertville nach dem Kongo (etwa nach Buli) baut, ist der Kongosfluß von allen jenen Däten in 23 Tagen zu erreichen. Belgien würde ungefähr dasselbe nur durch die Verlängerung seiner Bahn Matadi-Leopoldville quer durch das ganze Kongobecken bis nach Buli erzielen; die englische Bahn ist weder von Kapstadt noch von Beira aus konkurrenzfähig; ebensowenig könnte die Ben-guallabahn die deutsche Zentralbahn im Gebiete westlich des Tanganikasee schlagen. Das Einflußgebiet der Zentralbahn (die durch einen leistungsfähigen Dampfer auf dem Tanganikasee um über 600 Km. würde verlängert werden) wird durch eine Linie von Maliro am Tanganikasee zum Meruisee, von dessen Südspitze zum Zusammenfluß des Qualaba mit dem aus dem Meruisee herausströmenden Luwua, von da geradlinig zum Lomami hinüber, diesen hinaus bis zu seiner Mündung in den Qualaba und von da über Stanleyville und Boutherville zum Kuwusee begrenzt. Für dieses ganze Gebiet wäre der schnellste Weg nach Westeuropa der über Ujijidi, Tabora, Darressalam, Neapel. Für die Entwicklung unseres Zentralbahnverkehrs ist also der Weiterbau der Bahn nach Ujijidi unerlässlich. Ein beschleunigter Weiterbau aber ist nötig, weil andernfalls von belgischer oder englischer Seite ein Dampfer auf den See gebracht wird, wodurch unsere Bestrebungen durchkreuzt werden würden. Ist der Bahnbau nach Ujijidi eine Notwendigkeit, dann muß er so schnell und energisch durchgeführt werden, daß unsere weiteren Maßnahmen nicht durchkreuzt werden können.

Nunmehr kommen wir zu der Frage, ob die Möglichkeit beschleunigte Weiterbaues gegeben ist. Es ist da wohl kein großes Geheimnis, daß beim ostafrikanischen Gouvernement gewisse Bedenken bestehen. In der dem Reichstage im März 1908 vorgelegten Denkschrift ist zwar nachgerechnet, daß die regelmäßige Erteigerung der Einnahmen des Schutzgebietes hinreichen würden, die Summen für den Bahnbau bis Tabora zu verzinsen; aber in Darressalam sieht man doch mit einiger Sorge dem Zeitpunkt entgegen, da die Verzinsung der Bauanleihe vom Schutzgebiet zu tragen sein wird. Im Etat für 1911 sind für Verzinsung einzuweisen nur 1 032 980 Mt. ausgeworfen für Verzinsung der Usambarabahn-Anleihe, der Anleihe zum Ankauf von Anteilscheinen der Ostafrikanischen Eisenbahngesellschaft. Die Verzinsung der für den Zentralbahnbau anzunehmenden und aufgenommenen Summe (bisher 38 Mill. Mark und 1911 weitere 14 Millionen) erfolgt aus der Anleihe selber. So werden bis ins Jahr 1913 hinein die Zinsen der Bauanleihe aus der Anleihe selber gedeckt; das hört aber 1914 auf. Dann wären plötzlich an 80 Mill. M. zu 5 v. H. zu verzinsen, die Kolonie hätte 3,2 Mill. M. mehr für Ver-