

Deutsch-Ostafrikanische Zeitung.

Mit den Gratisbeilagen:

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

Publikationsorgan der Wirtschaftlichen Vereinigung von Darassalam und Hinterland, des Landwirtschaftlichen Vereins, des Wirtschaftlichen Vereins Sindi und des Wirtschaftlichen Verbandes Rufiji.

Darassalam 16. Sept. 1911. Erscheint zweimal wöchentlich.	Abonnementspreis für Darassalam vierteljährlich 4 Rupee, für die übrigen Teile von Deutsch-Ostafrika vierteljährlich einschließlich Porto 6 Rupee. 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 Hauptexpedition in Darassalam (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“, vierteljährlich erscheinende Zeitschrift für tropische Agrikultur und koloniale Volkswirtschaft. Bei Separatbezug jährlich 7 Rp. 50 Heller — 10 Mk. portofrei.	Insertionsgebühren für die 6-spaltige Zeitspalte 50 Pfennige. Mindestens für ein einmaltiges Inserat 2 Rupee oder 3 Mark. Für Familiennachrichten sowie größere Inserationsaufträge tritt eine entsprechende Preisermäßigung ein. Die Annahme von Insertions- und Abonnementsaufträgen erfolgt sowohl durch die Hauptexpedition in Darassalam wie bei der Berliner Geschäftsstelle der Deutsch-Ostafrikanischen Zeitung Berlin S. 42 Alexandrinenstr. 93/94. Abonnements werden außerdem von sämtlichen Postanstalten Deutschlands und Österreich-Ungarns angenommen. Postzeitungsliste Seite 84. Telegramm-Adresse für Darassalam: Zeitung Darassalam. Telegr.-Adresse für Berlin: Schlafenstr. Berlin Alexandrinenstraße.	Jahrgang XIII. No. 74.
--	---	--	---

Berliner Telegramme.

Opfer der Luftschiffahrt.

Berlin, 13. Sept. (W. L.). Seit 29. August sind 8 Flieger tödlich abgestürzt, davon 5 Militärflieger. In Deutschland ein Militärflieger und zwei andere, in Russland einer und in Frankreich vier.

Offizielle Anerkennung der portugiesischen Republik.

Berlin, 13. Sept. (W. L.). Aus Lissabon wird gemeldet: Deutschland, England, Oesterreich-Ungarn, Italien, Spanien und Norwegen erkannten die Republik an.

Elf Mann ertrunken.

Berlin, 13. Sept. (W. L.). In Pirna ertranken beim Uebergang einer Patrouille des Oschager Ulanen-Regiments über die Elbe ein Unteroffizier und zehn Mann.

Arbeiterauschreitungen wegen Lebensmittelverteuerung in Paris.

Berlin, 13. Sept. (W. L.). In Paris im Arbeiterviertel Belleville und in anderen Städten fanden starke Ausschreitungen wegen der Lebensmittelverteuerung statt.

Schutztruppe?

Doch Deutschland in Ostafrika so gut wie die kleinste Kolonial-Schutztruppe in der Welt besitzt, hat der Graf Gögen in seinem Standard-Werk über den großen Deutsch-Ostafrikanischen Aufstand derart einwandfrei nachgewiesen, daß nirgends, selbst in den berufsmäßig antilokalen Kreisen, auch nur ein Atom des Widerspruchs laut werden konnte und durfte. Die furchtbare Gefahr, der unsere Kolonialregierung in den Jahren 1905/1906, soweit dies unser Ostafrika anging, abzuwenden die Verpflichtung hatte, wurden nur ganz zufälligerweise dadurch auf ein überhaupt bekämpfbares Niveau heruntergedrückt, daß es einem unserer vorzüglichsten Kolonialbeamten gelang, die revolutionäre Agitationsarbeit vorzeitig aufzudecken, d. h., daß es ihm gelang, die Regierung so rechtzeitig zu warnen, daß die kriegerischen Bewohner der Nordhälfte von Deutsch-Ostafrika nicht Zeit hatten sich zu entschließen, sich dem Aufstand des Südens aktiv zuzugesellen. Und wäre es trotzdem damals dem selbstzugewandten Grafen Gögen nicht möglich gewesen, mit Hilfe der englischen Kavel durch konzentrische Truppenbewegungen in den Eingeborenen des Nordens der Kolonie Kriegsgelüste nicht auskommen zu lassen, so wären die weißen Bewohner der Kolonie in ein Schicksal hineingeraten, wie vor nunmehr über ein Jahrzehnt der wirklich nicht kriegerisch gesinnte Geheime Regierungsrat Dr. F. Stuhlmann mir persönlich prophezeite, falls man sich zu Hause auf eine Politik stütze, die nicht nach einer Vermehrung, sondern nach einer Verminderung der Deutsch-Ostafrikanischen Schutztruppe gravitiert. Stuhlmann regte damals die Idee der „fliegenden Kompagnien“ an. Ueber den praktischen Wert dieses Vorschlags läßt sich streiten. Das ist eben eine rein militärische Fachsache, über die wir uns ein Urteil an dieser Stelle ersparen. Jedoch dürfen wir nie vergessen, und möchten es allen denen, die erst in jüngeren Jahren Deutsch-Ostafrika kennen gelernt haben, in die Erinnerung zurückbringen, daß Stuhlmann, der doch wirklich nicht einer von denen war, der mit dem Säbel raffelte, ihrem Berichterstatter vor ungefähr neun Jahren das Folgende sagte:

Die „fliegenden Kompagnien“, soweit sie überhaupt praktisch sind, stellen nach meiner Ansicht das einzige Mittel dar, die numerische Schwäche unserer Schutztruppe durch höhere Kraftanspannung der Mannschaften zu stärken. Wenn es den Eingeborenen gelänge, in ihrer Zahl von 8 Millionen, geschlossen gegen die Europäer vorzugehen, (wie das durch einen

reinen Zufall 1905 verhindert werden konnte), so wären in einer kurzen Spanne Zeit sämtliche Kulturwerte vom Deutsch-Ostafrikanischen Boden wegrastrifft, die Militärstationen im Innern (man denke an den Patronenbestand in Usumbura zu Anfang des großen Aufstandes), die einzigen überlebenden Bewohner wären die Küstenbewohner gewesen und das Deutsche Reich hätte dann vor der Aufgabe gestanden, die Arbeit des Herrn v. Wissmann zu wiederholen und Deutsch-Ostafrika von der Küste her von neuem zu unterwerfen.

Nun liegt man Ende Juli in den Föllmer'schen „Deutschen Auslandsnachrichten“, daß die Offiziere der Schutztruppe nur noch auf zwei Dienstperioden in der Kolonie bleiben, und dann wieder in den heimischen Truppenverband zurücktreten sollen. Diese Idee ist an sich nicht neu, und es ist von interessierter Seite sogar der für jeden Kenner völlig haltlose Versuch gemacht worden, diese Verfügung als eine alle Kamelle darzustellen, die wohl zu Dernburg's Zeiten geblüht hat, aber mit seinem Abgang verwelkte. Jeder, der die Schutztruppenpolitik der allerletzten Jahre auch nur ein wenig genau verfolgt hat, muß bei Ueberzeugung werden, daß man Kolonialregierungsseits unsere schwache Schutztruppe nach dem unmöglichen Prinzip: „Pfennige sparen und Millionen verlieren“ gerne dezimieren möchte und ihr außerdem neben dem Kampf mit Eingeborenen noch die nicht nötige Zwietracht mit einer herrschsüchtigen Zimilverwaltung aufhällt.

Nicht ohne Erwähnung bleiben darf die Unbegreiflichkeit, mit der von maßgebender Regierungsseite gesagt worden ist, die Schutztruppe brauchte, wenn auch nicht vermindert, so auch nicht verstärkt werden, weil der fortschreitende Bau der Eisenbahnen in Verbindung mit heliographischen Benachrichtigungsstellen den Aktionsradius der Truppe fördere. Da diese Anschauung irrig ist, ergibt sich erstens einmal aus den vorher zitierten Ansichten des Geheimrats Stuhlmann: uns können keine Heliographen-Stationen nützen, wenn die Bedienungsmannschaften — „einer gegen zehntausend“ — totgeschlagen sind. Ebenso, wie die Eingeborenen gelernt haben, an der Küste, unter den Augen der Regierung, das Pulver Zentnerweise zu stehlen, ebenso schnell werden sie, dank der hier nicht näher zu kritisierenden Aufklärungsarbeit der Regierung, es lernen, mit diesem gestohlenen Pulver Brücken zu sprengen und Schienen aufzureißen.

Das, was wir vorher sagten, sind eigentlich recht einfache Wahrheiten, Wahrheiten aber von einer Qualität, die man an gewissen maßgebenden Stellen nicht gerne hört. Wenn uns diese warnenden Zeilen heute am Platz erscheinen, so sind wir auf der anderen Seite doch in der Lage, auf Grund besserer Auskünfte mitzuteilen, daß diejenigen Mächte, deren Bemühen es seit Jahren war, die offizielle Landesverteidigung zu schwächen, ihren Einfluß nach dieser Richtung hin umsonst bemüht zu haben scheinen, sodas wir es niemals nötig haben werden, einmal unsere Kolonien nach südafrikanischem Blockhausystem des Lord Ritzener zurück erobern.

Deutsch-Ostafrika steht in seinem Kampf gegen das Sparsystem, soweit dies die Schutztruppe angeht, nicht als einzige unter unseren Kolonien da.

Denn gegen eine Verminderung der südwestafrikanischen Schutztruppe hat auch der südwestafrikanische Landesrat entschieden Stellung genommen. Mit allen gegen eine Stimme wurde ein Antrag Rindt angenommen, den Reichstag dringend zu bitten, der Verhältnisse wegen von jeder Verminderung der Truppe abzusehen. Auch Gouverneur Dr. Seix erklärte die schon früher beschlossene Verminderung der Schutztruppe um 200 Mann für bedenklich. Er bezweifle stark, daß, wie im Reichstage angenommen wurde, nach Fertigstellung der Bahn und nach Einführung des Wehrgesetzes eine Verminderung möglich sein werde, es dürfe sich empfehlen, die Entscheidung noch ein bis zwei Jahre zurückzustellen. Der Gouverneur behielt sich schließlich vor, nach Schluß des Landesrates und Vortrag des Schutztruppen-Kommandeurs Stellung zu nehmen.

Der Kommandeur der Schutztruppe, Major v. Hedebreck, erklärte gegenwärtig jede Verminderung für ausgeschlossen. Das habe der frühere Kommandeur v. Estorff erkannt und sei deshalb gegangen. Er hoffe nach reiflicher Ueberlegung, daß es durch Änderung des Einsatzes möglich sein werde, $1\frac{1}{4}$ — $1\frac{1}{2}$ Millionen zu ersparen und so den Wunsch des Reichstages zu erfüllen. Näheres über seine Pläne könne er zurzeit noch nicht mitteilen. Eine Herabminderung der Truppenstärke, bevor man die Wirkung des Wehrgesetzes klar erkannt habe, sei unmöglich, wahrscheinlich könne dies überhaupt keinen Erfolg schaffen. Als Reitertruppe könne die Schutztruppe bei einer Mobilmachung durch ungelübte Leute und Tiere nur behindert, nicht verstärkt werden. Die Leute aus den Küstenplätzen seien daher nicht zu gebrauchen, und auch aus dem Innern des Landes komme noch kein uenernswürdiger Ersatz, da man die Farmer nicht ihrer Wirtschaft entziehen könne, und es an erwachsenen Söhnen fehle, die in Britisch-Südafrika das Rückgrat des Verteidigungssystems bilden.

Die Verkehrsfrage auf den innerafrikanischen Seen.

Von Dr. Paul Mohrbach.

II.

Durch die Ugandabahn und durch die englischen Dampfer hat sich der Handel im Gebiet des Viktoriasees mächtig vermehrt. Aus- und Einfuhr beliefen sich 1909 für das deutsche Gebiet des Sees auf etwa 6 Mill. Mark, und man schätzt, daß diese Summe etwa zwei Drittel des ganzen über den englischen Seehafen Port Florence, die Endstation der Bahn am Viktoria-Njansa, geleiteten Handels beträgt. Dagegen kann es bedauert werden, daß es keinen größeren deutschen Dampfer auf dem Viktoriasee gibt. Die Transportgewinne der englischen Schiffe sind bedeutend, und abgesehen davon, daß ein Anteil hieran für uns wünschenswert wäre, würde Wettbewerb die Frachten erniedrigen. So zweifellos das ist, für so fraglich muß man es aber halten, ob die Engländer sich bereit finden lassen würden, deutsche Konkurrenzdampfer auf der Ugandabahn und auf ihren jetzt den See befahrenden Schiffen zu transportieren.

Der deutsche Haupthafen am See ist Muanza. Nach dem letzten amtlichen Jahresbericht waren in Muanza außer den kleinen Dampfern der Nyansa-Schiffahrtsgesellschaft 14 größere Segelboote beheimatet. Das ist herzlich wenig. Die Aluminiumpinasse „Uterewe“, die schon vor der Erbauung der Ugandabahn, in Trägerschiffen zerlegt, nach dem Viktoriasee geschafft war, um zwischen den deutschen Stationen zu verkehren, war schon lange so gut wie unbrauchbar und ist jetzt endlich auch offiziell außer Dienst gestellt worden.

Das Beispiel der Handels- und Verkehrsentwicklung auf dem Viktoriasee zeigt uns, was auf dem Tanganjika zu erwarten steht, sobald unsere Zentralsbahn den vorgesehenen Endpunkt etwas nördlich von Ujiji erreicht. Die langgestreckte, mehr als 800 km betragende Nord-Süd-Entwicklung des Tanganjika ist für das Aufkommen eines starken Handelsverkehrs günstig. Schon jetzt gehen die nach dem östlichen Teil des Kongostaats bestimmten Güter, darunter die meisten Regierungsfrachten, nicht über die Westküste Afrikas und dann Kongoaufwärts, sondern über Mombassa, die Ugandabahn und den Viktoriasee, trotzdem von hier bis zum Tanganjika noch ein Trägertransport von mindestens 14 Tagen erforderlich ist. Das spricht doch stark für die von kundiger Seite aufgestellte Behauptung, daß in Zukunft, d. h. sobald die Zentralsbahn den Tanganjika erreicht haben wird, mindestens das ganze östliche Drittel der belgischen Kolonie dem Verkehrsbereich Deutsch-Ostafrikas anheimfallen wird. Dabei kann die berühmte Katangafrage auf sich beruhen bleiben, obwohl es nicht unwahrscheinlich ist, daß wir über die Zentralsbahn und den Tanganjika für die Bedienung Katangas reichlich ebenso leistungsfähig sein werden, wie die Engländer von Beira oder in Zukunft von Duellimane aus und wie die Angola-