

Deutsch-Ostafrikanische Zeitung.

Mit den Gratisbeilagen:

„Gesetz und Recht für Deutsch-Ostafrika“ und „Der Ostafrikanische Pflanzer.“

Publikationsorgan der Wirtschaftlichen Vereinigung von Dar-es-Salam und Hinterland, des Landwirtschaftlichen Vereins, des Wirtschaftlichen Vereins Uindi und des Wirtschaftlichen Verbandes Rufiji.

Dar-es-Salam

22. Mai 1912

Erscheint
zweimal
wöchentlich.

Bezugspreis:

für Dar-es-Salam vierteljährlich 4 Mk., für die übrigen Teile Deutsch-Ostafrikas vierteljährlich einschließlich Porto 5 Mk. Für Deutschland und sämtliche deutsche Kolonien vierteljährlich 4 Mk. Für sämtliche übrigen Länder halbjährlich 14 Mk. — „Gesetz und Recht für Deutsch-Ostafrika“, alleinst. bezogen, jährlich 4 Mk. 50 Heller oder 6 Mk. — „Der Ostafrikanische Pflanzer“, 14-tägig erscheinende Zeitschrift für tropische Landwirtschaft und koloniale Volkswirtschaft, bei Einzelbezug jährlich 7 Mk. 50 Heller oder 10 Mk. postfrei. — Bestellungen auf die D.-O.-Z. Zeitung und ihre Beilagen werden sowohl von den Geschäftsstellen in Dar-es-Salam (D.-O.-Z.) und Berlin SW 11, wie von sämtlichen deutschen und österreichisch-ungarischen Postanstalten entgegengenommen.

Anzeigengebühren:

für die 5-gespaltene Zeile 25 Heller oder 50 Pf. Mindestzeit für eine einmalige Anzeige 2 Mk. oder 3 Mk. Für Familienanzeigen sowie größere Anzeigenaufträge tritt eine entsprechende Preisermäßigung ein.

Anzeigen nehmen die Geschäftsstellen in Dar-es-Salam und Berlin SW 11, sowie sämtliche größeren Annoncen-Expeditoren entgegen.

Geschäftsstelle in Dar-es-Salam: Telegramm-Adresse: Zeitung Dar-es-Salam.

Geschäftsstelle in Berlin: SW 11, Bernburgerstr. 15/16 Fernsprecher: Amt 2170, 2575; Postfachverkehr: Berlin 11 600.

Jahr-
gang XIV.

Nr. 41

Berliner Telegramme.

En bloc-Aannahme der Wehrvorlagen.

Berlin, 21. Mai (W. T.). Der Reichstag nahm en bloc endgiltig die Wehrvorlagen unter lebhaftem Beifall der bürgerlichen Parteien an. Ferner nahm der Reichstag die Deckungsvorlage in der Fassung der Kommission an sowie Anträge auf Vorlegung einer allgemeinen Besitzsteuer und Wiedereinbringung der Erbschaftsteuer.

Erhebung der Auflage wegen Hausfriedensbruch gegen zwei Landtagsabgeordnete.

Berlin, 21. Mai (W. T.). Der Landtag genehmigte die Strafverfolgung Borchardts und Leinerts wegen Hausfriedensbruch und Widerstands gegen die Staatsgewalt.

Schweres Automobilunglück.

Berlin, 21. Mai (W. T.). Prinz Georg Wilhelm von Cumberland, welcher auf der Reise nach Kopenhagen zur Beisehung des Königs begriffen war, verunglückte auf einer Automobilfahrt bei Frieack und starb.

„West-Ostliches“ in Afrika.

Von Dr. Arning, M. d. R.

Am 26. Februar 1911 ertönte der Pfiff der ersten Lokomotive in Tabora. Ein Ereignis, das längst hätte eintreten müssen, wenn die deutsche Volksvertretung rechtzeitig der Kolonien mit einem Mindestmaß von Erkenntnis gegenübergestanden hätte. Aber doch welche eine Entwicklung der Dinge, wenn man sich eine noch nicht gar zu fern zurückliegende Zeit in das Gedächtnis ruft! Stanley's romantische Erlebnisse, die er in seinem Buche „How I found Livingstone“ schildert, brachten zuerst die größte Handelszentrale Innerafrikas in den Gesichtskreis europäischer Beachtung. Darüber sind noch nicht 40 Jahre vergangen. Wenig mehr als zwei Jahrzehnte, seit die deutsche Verwaltung dort festen Fuß faßte. Zuerst vorsichtig und tastend, bald im harten und erfolgreichen Kampfe um die Herrschaft mit dem Sultan Sikki. Er erlag dem Zugriff des Hauptmanns v. Prince im Jahre 1894. Hier und da gab es noch einige feindliche Bewegungen zu überwinden, doch waren sie unwesentlich, wenn man bedenkt, daß die Bewohner jenes Bezirkes, die Wanjamweji, den tüchtigsten, energischsten Stamm der Kolonie darstellen. Stark an Kopfkraft, geübt zum Kampfe und das beste inländische Material für die Ergänzung der Schutztruppe.

Früher in sich uneins, hat im Laufe der letzten Jahre ein Aneinanderschließen der einzelnen Splitter der Bevölkerung stattgefunden, hervorgerufen durch die Einwirkung der deutschen Herrschaft, die den Stammesfehden ein Ende machte und die feindlichen Volksgenossen zu gemeinsamer friedlicher Arbeit auf den Pflanzungen des Küstengebietes zusammenführte.

Dieser Zusammenschluß ist eine notwendige und unvermeidbare Folge unserer zivilisatorischen Arbeit, kann zugleich aber auch eine Quelle dauernder Gefahr für unsere Herrschaft werden. Mehr als 100 000, vielleicht 200 000 kriegsfähige Männer vermag dieser Stamm aufzubringen; darunter ein gewisser Prozentsatz ehemaliger Soldaten der Schutztruppe, die als Führer der vereinigten Massen dienen könnten. Eine gar nicht zu unterschätzende Gefahr, da die große Menge der Schutztruppe aus Wanjamweji besteht, deren Zuverlässigkeit, wenn sie gegen ihre geschlossen auftretenden Landsleute gelüht werden sollten, doch kaum über alle Zweifel stehen dürfte.

Einmal schon zogen Wolken sich drohend zusammen, als 1905 der große Aufstand den Süden der Kolonie überflutete. Fast ein Zufall ist es gewesen, daß uns damals das Ubergreifen der Bewegung auf die Gegend von Tabora erspart blieb. Trat es ein, so wäre Ostafrika, wenn überhaupt, nur wieder zu gewinnen gewesen unter Aufwendung von Kosten, die an denen des südwestafrikanischen Krieges nicht hätten gemessen werden können.

Wir hätten in einem rein tropischen Gebiete ohne Bahn, ohne die Möglichkeit, Lasttiere verwenden zu können, ohne Ergänzungsquellen für landfremde farbige Soldaten den Kampf aufnehmen müssen gegen Armeen von hunderttausenden schwarzer Gegner, nur aufnehmen können mit Soldatenmaterial aus der Heimat. Nur wer es aus eigener Erfahrung weiß, was das bedeutet hätte, kann das Grauenhafte der Möglichkeit einer solchen Situation ermessen.

Den gleichen Gedanken noch einmal denken zu müssen, darob bewahrt uns der 26. Februar 1912. Mit beispielloser Schnelligkeit sind die Schienen gestreckt; und jetzt erst können wir uns als wirklich: Besitzer des weiten ostafrikanischen Landes fühlen. Eine unumgängliche Notwendigkeit war der Bau dieser, und zwar gerade dieser Bahn, die eine alte nationalliberale Forderung ist.

Ihre wirtschaftliche Wirkung wird der militärisch-politischen Bedeutung nicht nachstehen. Das wird eine nahe Zukunft zeigen. Das beweist der Bezirk Morogoro, in dem, seit der erste Abschnitt der Bahn ihn erreichte, im Verlaufe weniger Jahre, weit über 50 europäische Unternehmungen entstanden sind.

Jetzt ist Tabora, die alte Handelszentrale des ganzen mittleren Afrika, dem Verkehr erschlossen. Der Ort aber ist das nicht mehr, was er vor einem halben Jahrhundert war, als noch Elfenbein und Sklaven seinen Markt erfüllten. Mit der Unterbindung des Menschenhandels war seine Bedeutung dahin. König Leopolds Kongopolitik gab ihm den Rest, und die Ugandabahn tat ein übriges. Trotzdem hielt sich immer hier ein gewisser Verkehr, der eine dauernde umfangreiche Ansammlung farbiger Bewohner zur Folge hatte. Manches wird zurückgewonnen werden; bestimmt ein großer Teil dessen, was bislang der englische Schienenweg abgelenkt. Aber selbst, wenn die Kongokolonie ihre Grenzen ehrlich wieder öffnen wollte, — das, was Tabora dereinst war, wird es nie wieder werden.

Wollte man, in dem Glauben an eine besonders glänzende zukünftige Entwicklung besungen, Tabora zur Hauptstadt von Ostafrika erheben, so würde man einen Fehler begehen. Gewiß, die Hauptstadt einer Kolonie, die eine Bedeutung erlangt hat, wie Ostafrika, darf mit ihren Archiven und Depots nicht dauernd unter den Geschützen jeder beliebigen fremden Flotte liegen.

Dar-es-Salam wird seinen Platz einmal räumen müssen. Aber keine Uebereilung! Tabora liegt in einer Talsenke, nicht übermäßig gesund, fern von jedem fließenden Gewässer, ungeeignet für eine größere Ansammlung von Europäern. Die neue Hauptstadt aber muß einmal dort angelegt werden, wo der Beamte möglichst lange, ohne tropische Schädigung weilen kann, wo sie sich stützen kann auf eine Dauerbildung europäischer Einwanderung.

Man warte doch erst einmal die Wirkung der neuen Bahn auf das Land ab! In wenigen Jahren wird sich manches geklärt haben.

Hans Meyer klagt in seinem neuesten Reisebericht über erneute widerrechtliche belgische Absperrungsmaßnahmen. Rücksichtslos muß hier unsere Regierung eingreifen; denn die Bahn strebt schon weiter, dem Tanganika zu. Ehe noch mehr als zwei Jahre ins Land gegangen sind, wird der erste deutsche Eisenbahnzug am Seeufer halten.

Wohl brauchen wir die Linie auch, um unser eigenes Gebiet zu entwickeln, um die volkreichen Bezirke von Urundi und Ruanda dauernd dem deutschen Einfluß zu sichern. Aber hauptsächlich rechnet die Bahn auf Frachtaufuhr aus der Kongokolonie, aus dem Minengebiet von Katanga, zum wenigsten aus dessen nörd-

lichen Teilen, die uns zufallen muß, wenn nicht ver-tragswidrige Maßregeln es verhindern.

So sind wir durch die Mittellandbahn mit der belgischen Kongokolonie verbunden. In dieser fast 1000 Kilometer langen deutsch-belgischen Grenze müssen und können wir einen ganz bedeutenden wirtschaftlichen Einfluß und Gewinn suchen; und werden ihn erlangen, wenn den internationalen Verträgen Geltung verschafft wird.

Als man im Marokko-Kongo-Vertrag die beiden völlig unbrauchbaren Gipfel erwart, wollte man uns glauben machen, daß wir dadurch in Berührung mit dem Kongo-Itaat gelangten und in die Lage versetzt würden, an dessen etwaiger Vereinzlung teilnehmen zu können. Die völlige Unkenntnis in deutschen kolonialen Dingen, welche in den Marokko-Kongo-Reichstagsverhandlungen das Auswärtige Amt bewies, läßt fast die Vermutung aufkommen, daß man an die lange Tanganika-Grenze die wir mit dem Kongo haben, gar nicht gedacht hat.

Nicht in dem Sumpf- und Urwaldgebiet des Westens liegt der Wert des Kongobeckens. Nicht sind es Elfenbein und Gummi, die eine Zukunft versprechen. Der Elefant ist bald dahin, und der wildbachsende Kautschuk hat bei der raschen Entwicklung der Gummipflanzungen in Amerika, Asien und Afrika nur noch einen zeitlich sehr beschränkten Wert. Da liegt der Reichtum, wo am Südwesufer des Tanganika sich die reichen Minengebiete Afrikas entwickeln. Dort müssen wir mitreden, mithandeln können. Von ihnen darf keine englische Kapkairo-bahn, die territoriale Ansprüche macht, uns trennen.

Dahin aber geht, seit Cecil Rhodes den kühnen Plan in die Welt schleuderte, das englische Streben. Für ihn war die Kap-Kairo-Bahn nur der Deckmantel zur Erfüllung des Wunsches, die territoriale Verbindung zwischen Kapland und Ägypten zu erreichen, und uns abzudrängen von dem aussichtsreichsten Teile des Kongogebietes. (Fortsetzung folgt.)

Der Bergbau der deutschen Schutzgebiete.

Im Jahre 1910 haben die deutschen Kolonien an mineralischen Erzeugnissen eine Ausfuhr im Werte von rund 45 Millionen Mark gehabt, nämlich Diamanten (Südwesafrika) 26,9 Millionen Mark, Kupfererze und Blei (Südwesafrika) 6,6 Millionen Mark, Gold (Deutsch-Ostafrika) rund eine Million Mark, Glimmer (Ostafrika) 321 000 Mark, Salz (Ostafrika) 10 000 Mark, Phosphat (Deutsch-Neuguinea) 9,5 Millionen Mark, Verschlebens (sonstige Erden und Steine und Erze aus Deutsch-Süd-est, Halbedelsteine aus Deutsch-Ostafrika; Mineralien und fossile Rohstoffe aus Kamerun) 85 000 Mark. Zehn Jahre zuvor gab es einen deutsch-kolonialen Export weder in Kupfer, noch in Gold, noch in Diamanten oder Phosphat; einzig bei Südwesafrika wäre 1900 eine Guanoausfuhr im Werte von 600 000 Mark zu verzeichnen.

Die Entwicklung ist also auch hier im letzten Jahrzehnt eine außerordentliche gewesen. Und doch stehen wir erst in den Anfängen, wie einem Bericht zu entnehmen ist, den kürzlich einer unserer ersten Fachmänner, Dipl.-Ing. J. Kunz aus Steglitz vor der technischen Kommission des kolonialwirtschaftlichen Komitees erstattet hat. Kunz erscheint dazu besonders berufen, weil er nicht nur aus jahrelanger Tätigkeit Südafrika kennt, sondern auch unsere beiden großen Schutzgebiete, davon aus drei in den letzten Jahren unternommenen umfangreichen Expeditionen Deutsch-Südwest.

In Südwesafrika hat nach seinem Bericht die bergmännische Erforschung des Landes in den letzten Jahren gute Fortschritte gemacht. Die wiederholten Funde haben eine rege Schürftätigkeit hervorgerufen. Entdeckt wurden einige kleine Kupferlagerstätten in den Otavibergen, große Eisenerzlager und Goldquarzgänge im Kaokoland, Beryllfunde bei Rössing und Zinnerze in der Gegend des Erongebirges und südlich des Brandberges. Kunz hegt noch immer die Hoffnung, daß die Primärlagerstätten der Diamanten aufgefunden werden. Er ist der Ansicht, daß die Produktion der Tjumebgrube