Nummer 139. XXII. Jahrgang. **Abend-Ausgabe.** Donnerstag, 16. März 1893.

Berliner Tageblatt

und Handels-Zeitung.

Fürst Bismarck und die Militärvorlage.

Fürst **Bismarck** betreibt augenblicklich als Spezialität die Warnung vor Einschüchterungen. Nachdem er erst die Einzelstaaten glaubte gegen die Reichsregierung schützen zu sollen, polemisirt er jetzt gegen die Versuche, das Volk in Sachen der **Militärvorlage** einzuschüchtern. Es nimmt sich eigenthümlich aus, wenn man in dem Leibblatte des Mannes, der die Septennatswahlen mit der Furcht vor Pikrinsäure und Melinit gemacht, Folgendes liest:

Wir haben schon früher die Bedenklichkeit des Einschüchterungssystems erwähnt, mit welchem die Militärvorlage durchzubringen versucht wird, und bedauern, daß dieselbe Argumentation auch zur Unterstützung der Marinevorlage verwendet wird. In den Verhandlungen über die Militärvorlage und ganz besonders in der offiziösen Presse wurde die Fremdherrschaft im Lande, die Milliardenkontribution, die Schändung unserer Frauen und Mädchen, die Verbrennung Heidelbergs und der Pfalz mit grausamer Vorliebe spezialisirt, um auf die Nerven der Widerstrebenden zu wirken. In der Marinefrage wird die Nothwendigkeit, größere Schiffe zu bauen, mit der Befürchtung motivirt, daß wir im Kriege absolut auf fremdes Getreide angewiesen seien, und daß wir verhungern würden, wenn wir die geforderten Schiffe nicht bauen, welche als Kreuzer die feindliche Blockadeflotte von unseren Gestaden fern halten sollen.

Fürst Bismarck übt hier wieder einmal in großartiger Weise die Kunst des Vergessens, er ignorirt, daß er früher dieselben Mittel angewandt hat. Aber interessant ist, daß er in seinem Hasse gegen die jetzige Regierung nicht nur gegen die neue Militärvorlage, sondern auch gegen die Vergrößerung der Marine Stellung nimmt, weil, wie er meint, auch eine größere Flotte nicht in der Lage wäre, selbst nur die französische allein erfolgreich zu bekämpfen. Sodann dreht er der Regierung aus ihrer Motivirung der neuen Forderungen für Schiffsbauten einen Strick, indem er ausführt, wenn überhaupt die Gefahr vorliege, daß uns die Getreidezufuhr abgeschnitten werde, müßte die Regierung um jeden Preis sehen, unsere einheimische Landwirthschaft so leistungsfähig zu machen, daß sie allein uns genügend mit Brodkorn versorgen könne. Er schließt seine Ausführungen in den „Hamb. Nachr." mit folgenden Worten:

Wir geben die Prämisse der Caprivischen Schlußfolgerung nicht zu, aber wenn sie richtig wäre, so würden wir glauben, daß für eine vorsorgliche Regierung ein moralischer Zwang dafür vorhanden wäre, sich vollständig auf die agrarische Seite zu werfen, ja sogar die staatlichen Ausgaben nach dem Maße der Rentabilität der Landwirthschaft zu gestalten. Indeß wir bestreiten die Prämisse, wir möchten nur den Herrn Reichskanzler überzeugen, daß seine Ausführungen mehr für eine agrarische als für eine maritime Politik sprechen.

Diese Polemik wird schwerlich großen Eindruck machen, man merkt die Absicht zu deutlich besonders auch aus folgenden Sätzen:

Wenn wirklich die Bedrohung mit der Hungersnoth begründet wäre, so würden wir allerdings Kartoffeln essen können, anstatt Branntwein daraus zu machen; aber Getreide statt Rüben würden wir so rasch nicht bauen können, wie die Kriege heutzutage verlaufen. Um zu einem solchen Fruchtwechsel während des Krieges übergehen zu können, würde eine zweijährige Dauer des Krieges erforderlich sein. Das braucht Graf Caprivi, der keinen Ar und keinen Strohhalm besitzt, allerdings nicht zu wissen, aber es würde uns doch beruhigen, wenn wir einen Kanzler hätten, der das wüßte.

Natürlich, Kanzler darf nur ein Agrarier sein! Der Angelpunkt aller Bestrebungen des Fürsten Bismarck wird immer mehr und mehr die Vertretung agrarischer Interessen; darin geht er so weit, daß sich jetzt sogar schon die „Kons. Korr." von ihm lossagt. Aber der „Schloßherr von Friedrichsruh" läßt sich das nicht ruhig gefallen, er schleudert seine Donnerkeile gegen die von ihm Abgefallenen, indem er schreibt:

Es ist auffällig, mit welcher Gestiffenheit sich die „Konservative Korrespondenz" dagegen verwahrt, daß zwischen ihren Ansichten und „denen in Friedrichsruh" irgend welche Beziehungen beständen. Daß von Seiten des Bundes der Landwirthe Niemand in Friedrichsruh gewesen ist, ist richtig, und wir wollen die Motive davon nicht weiter erwähnen. Der „Konservativen Korrespondenz" aber genügt diese Lossagung von dem früheren Kanzler und amtlichen Vertreter der landwirthschaftlichen Interessen nicht; sie fühlt das Bedürfniß, hinzuzusetzen, daß es als ein verfehltes Beginnen hätte betrachtet werden müssen, wenn die landwirthschaftliche Bewegung in die oppositionellen Bahnen eingelenkt wäre, die zum größten Bedauern der konservativen Partei die vom früheren Reichskanzler inspirirten „Hamburger Nachrichten" wandelten.

Die konservative Partei hat also das Bedürfniß — wir lassen dahingestellt sein, unter welchen Berechnungen —, das Tischtuch zwischen sich und dem früheren Reichskanzler offenkundig zu zerschneiden und auf letzteren mit einem Blick nach oben wie auf den Zöllner hinzuweisen, von dem der Pharisäer sagt: „So übel wie dieser bin ich doch noch nicht!" Es ist das als ein Zeichen der Selbstständigkeit und Tapferkeit der Leiter der „Konservativen Korrespondenz" immerhin bemerkenswerth, wir würden uns indessen über diesen Pharisäismus an sich noch nicht wundern; wir sind auf derartige Erscheinungen gefaßt. Aber in der Vertretung der Landwirthschaft, welche die konservative Partei für sich in Anspruch nimmt, halten wir den Artikel der „Konservativen Korrespondenz" für keingeschickten Schachzug. Er erinnert uns an die Caprivischen Fehmbriefe gegen den Fürsten Bismarck, die in einem großen Theile Deutschlands keinen günstigen Eindruck gemacht haben. — —

Aus den süddeutschen Kundgebungen bäuerlichen Ursprungs und den Vorgängen, die sich im vorigen Sommer an die Reise des Fürsten Bismarck knüpften, kann man den Schluß ziehen, daß das politische Ansehen des Fürsten Bismarck im Süden und Westen des Reiches stärker ins Gewicht fällt als in den Kreisen seiner näheren Landsleute, die ihre persönlichen Gründe haben, ihn zu meiden und zu sagen: hic niger est, hunc tu, Romane, caveto! Ob dieses Verdikt aber bei den süddeutschen Bauern im Allgemeinen Anklang findet, ist uns fraglich, und wir hoffen nicht, daß Fürst Bismarck, wenn er im bevorstehenden Sommer Süddeutschland wieder besuchen sollte, Veranlassung zu nehmen geneigt sein wird, die macula, welche ihm die „Kons. Korr." anzuhängen sucht, in angemessener Wendung den Herren, welche sie redigiren, zurückzugeben. Wir halten die Manifestation der „Kons. Korr." für eine der ungeschickten servilen Plumpheiten, mit denen die konservative Geschäftsleitung sich die Sympathien im Volke verdirbt.

Wir hoffen nicht! Aus dem Bismarckschen ins gewöhnliche Deutsch übersetzt, heißt das natürlich nichts anderes, als daß er, wenn die Konservativen nicht vor ihm zu Kreuze kriechen, seine Autorität gegen sie ausspielen wird.

Ueber die Wissmannsche Seen-Expedition

sind der Ausführungskommission des Antisklaverei-Komitees weitere Berichte ihres Führers zugegangen, welche im Deutschen Kolonialblatt veröffentlicht werden und denen wir Folgendes entnehmen:

Herr v. Wissmann schreibt aus Katunga, den 20. Oktober: Ich habe mit der Vorexpedition am 8. d. M. Katunga erreicht. Leider nimmt das Heranschaffen der Waaren der Vorexpedition (etwa 2900 Lasten excl. Boote und Bootsmaterial) längere Zeit in Anspruch, als ich gehofft hatte, da der Fluß noch weiter zurückgegangen ist und die Stahlboote kaum ein Viertel Ladung nehmen dürfen, um durchzukommen; immerhin hoffe ich noch in dieser Woche Alles hier zu haben. Unterdessen hat Dr. Bumiller bereits den Transport der hier befindlichen Waaren nach Blantyre bezw. dem oberen Shire begonnen.

Herr v. Elz, welchen ich mit dem Transport des Dampfermaterials von Port-Herald nach dem Südende des Nyassa beauftragt habe, spricht sich in einem Bericht aus Port-Herald den 25. September dahin aus, daß nach seiner Ansicht, welche das gesammte ihm beigegebene technische Personal bedingungslos theilt, der Dampfer „H. v. Wissmann" zwar mit vorsichtiger Behandlung des Materials nach dem Nyassa überführt werden könne, einen weiteren Transport nach dem Tanganyika jedoch nicht mehr gewachsen sei. Er begründet seine Ansicht damit, daß die dem zerstörenden Tropenklima so lange ausgesetzte Verpackung der Eisentheile, sowie sämmtliche Holztheile stark angegriffen seien, daß weiter durch das häufige Umladen Eisentheile, besonders die Spanten, verbogen, ja theilweise zerbrochen seien, so daß schon jetzt Reparaturen an den Theilen erforderlich sind. Die Theile des Dampfers haben durchaus nicht überall die Form erhalten, wie ich sie gewünscht hatte, und wie sie für so schwierige Transportverhältnisse geeignet sind, da ich während der Anfertigung des Dampfers in Ostafrika war, und meine eingehenden Beschreibungen doch nicht genügt haben, um den ersten, derartig zerlegbaren Dampfer, der auf einer deutschen Werft gebaut ist, den Verhältnissen entsprechend entstehen zu lassen. Weiterhin schlägt Herr v. Elz vor, falls sich keine Besorgniß für den großen Dampfer bewahrheitet, an Stelle desselben den Dampfer „Pfeil" nach dem Tanganyika zu transportiren; zugleich macht er darauf aufmerksam, daß für den Transport des „Pfeil" um die Shirefälle keine Mittel berechnet waren, und veranschlagt dieselben auf 20,000 Mark.

Wenn auch der Transport des „Pfeil" um die Fälle große, vielleicht unüberwindliche Schwierigkeiten bietet, da derselbe nicht zerlegbar ist, und somit auch die Transportkosten ungleich höhere werden, so scheint mir die angegebene Summe doch fraglos zu hoch gegriffen; jedenfalls möchte ich in Erinnerung bringen, daß ich eine Verantwortlichkeit für die Mittel nur bis zum Nyassa und nur für meinen Dampfer übernommen habe. Ueber die Höhe weiterhin nöthig werdender Mittel werde ich erst nach Untersuchungen der Verhältnisse zwischen den beiden Seen annähernd berichten können. Da wir doch erst am Nyassa Fuß fassen und auf diesem See schwimmen müssen, so preßt diese Angelegenheit augenblicklich noch nicht. Es kommt stets wieder auf die von mir betonte Thatsache hinaus, daß genaue Kostenanschläge für afrikanische Unternehmungen wegen der so schnell wechselnden Verhältnisse immer nur eine gehaltlose Formsache bleiben werden. Ein eventueller Transport des „Pfeil" nach dem Tanganyika kann natürlich erst nach Ueberwindung der Shirefälle in Frage gezogen werden.

Wie uns bisher der noch nie dagewesene niedrige Wasserstand des Shire einen bedeutenden Strich durch die Rechnung gemacht hat, und ich ohne Hilfe der englischen Kanonenboote noch viel weiter im Rückstande sein würde, so ist auch das abnorm frühe Eintreten der Regenzeit jetzt, wo der größte Theil des Wassertransports gethan und der Landtransport um die Fälle beginnt, von für uns schwerwiegenden, unangenehmen Folgen, denn mit dem Eintreten der Regen beginnt die Feldarbeit der Eingeborenen und in Folge dessen die Schwierigkeit, Träger und Arbeiter zu bekommen; auch werden die Wege in ihrer Gangbarkeit geschädigt und das Eisenmaterial durch Rost angegriffen. Dieser Umstand hatte zunächst zur Folge, daß Dr. Bumiller die Kosten der Vorexpedition von hier aus nur mit großen Schwierigkeiten weiterschaffen konnte und daß er nur durch eine Demonstration im Einverständniß des hiesigen englischen Residenten Träger bekam. Es ist in der hierdurch für die Truppe beschäftigungslos gewordenen Zeit der für Herrn v. Elz wichtigste Stapelplatz Katunga, d. h. unser dortiges Lager, durch Bau von Wohnungen und Stores so eingerichtet werden, daß dasselbe während der Regenzeit gutes Unterkommen für Personal wie Material bietet. Bumiller ist immerhin so weit gediehen, daß die Vorexpedition Katunga Anfang November verlassen wird und somit die beiden armirten Stahlboote Anfang Dezember auf dem Nyassa schwimmen können. Die schwierigen Tiefenverhältnisse des Shire haben zur Folge gehabt, daß sämmtliche englische Dampfer der Lakes company zur Zeit niedergebrochen und wir in Folge dessen seit zwei Monaten ohne jede Post sind.

Von eingreifenderem Einfluß für die spätere Aufgabe der Tanganyika-Vorexpedition sind die Nachrichten, die von diesem See kommen. Die Araber des Nyassa scheinen sich zu einheitlicher Aktion organisirt zu haben; sämmtliche Europäer in der belgischen Station in Katunga sollen gefallen sein; in der Nähe des Sees haben sich die Araber stark befestigt, und der Sklaventransport über den See nach unserer Küste soll wie jemals früher in Flor sein;*) die Yaos halten überall gegen die Europäer zusammen — die südöstliche Küste des Sees ist vollständig in ihren Händen — ja unweit Blantyre hat kürzlich ein kleines Renkontre zwischen Yaos und englischen Truppen stattgefunden. Am Tanganyika soll ebenfalls arabischer Einfluß die europäischen Niederlassungen bedrohen und der Weg zwischen den beiden Seen gefährdet sein. Nach alledem werden wir schon so viel Arbeit im Sinne unseres eigentlichen Auftrages am Nyassa finden, daß ich es für unzeitgemäß erachte, schon einen Aktionsplan über den Nyassa hinaus zu machen. Wie ich bekannter Weise der Ueberzeugung bin, daß für Deutsch-Ostafrika militärische Maßnahmen noch in den Vordergrund treten müssen, und wir in dieser Beziehung zur Zeit den Verhältnissen nicht gewachsen sind, so glaube ich auch, daß das hiesige englische Kommissariat viel zu schwach ist, und durch Erfahrungen wie die des letzten Jahres zu einer bedeutenden Verstärkung seiner Macht gezwungen werden wird.

Zu einem zweiten Bericht aus Blantyre, 12. Dezember, schreibt Herr v. Wissmann:

Der Transport der Tanganyika-Vorexpedition um die Shirefälle herum ist nunmehr beendigt, und ich werde mit derselben mich innerhalb der nächsten 14 Tage auf dem Nyassa befinden. Außer den in den Booten verladenen 400 Lasten lasse ich noch über 1500 Lasten zum späteren Bedarf der Station am Nyassa beziehungsweise am Tanganyika am Südende des Sees zurück. Es ist unterdessen auch die Spitze der Transportexpedition in Katunga eingetroffen, so daß mit meinem Abgange der Landtransport dieses Theiles der Expedition um die Fälle herum beginnt; immerhin werden, da die Leichter nur auf Staken angewiesen sind, noch zwei Monate vergehen, bis Alles nach Katunga herangebracht sein wird. Zu Folge des zur Zeit hier herrschenden Trägermangels (die Eingeborenen haben die Bestellung ihrer Felder begonnen) habe ich zwei Europäer zu einem der größten Angonihäuptlinge geschickt, um mit demselben über Stellung von Trägern zu verhandeln und umgehend bis zu 1000 Mann nach Katunga zu bringen. Außerdem werde ich selbst in Bandawe am westlichen Ufer des Nyassa einen Europäer absehen, der bis zu 600 Atongaarbeiter Herrn v. Elz zuführt. Gelingen diese beiden Unternehmungen, so werden wir den Steamer schnell um die Fälle herumbringen. Der Transport der schweren Theile habe ich mit den Besitzern von Zugochsen akkordirt, so daß für Herrn v. Elz hier Alles geschehen ist, was die obwaltenden Umstände ermöglichen. Mit genügendem Proviant, dessen Beschaffung bis zum März die größten Schwierigkeiten bietet, ist v. Elz ebenfalls versehen. Mit dem Tage meiner Abreise von Mpimbi, 12 englische Meilen unterhalb Matope, beginnt derselbe als dem geeigneten Orte der Bau der West zum Montiren des „H. v. Wissmann", sowie die Errichtung der nöthigen Arbeitsschuppen und Waarenlager. Das verehrte Komitee wird erstaunt sein über diese Maßnahme, die ich mir erlaube unter folgenden 12 Punkten als unumgänglich nothwendig zu erläutern.

Folgende Gesichtspunkte verbieten den Versuch, den Steamer „H. v. Wissmann" auf dem Tanganyika zu montiren und bedingen, denselben für den Nyassa zu bestimmen.

1) Wie ich schon in meinem letzten Berichte geneldet habe, befinden sich die Theile des Bootes „H. v. W." infolge des häufigen Umladens, Witterungs- und Transporteinflüssen in einem Zustand, der mein technisches Personal veranlaßt hat, mir zu bedenken zu geben, daß diese Theile einem langen Landtransport nicht mehr gewachsen seien. Schon in Port-Herald und Chimoro ist das Eisenarbeiterpersonal unablässig thätig gewesen, Verbiegungen, Brüche und sonstige Beschädigungen auszubessern. Noch steht diesen Lasten der sie am meisten angreifende Theil des Transportes von Katunga nach Mpimbi bevor. Mpimbi liegt derartig, daß von dort aus der fertige Schiffsrumpf nach dem See gebracht werden kann, woselbst dann die ebenfalls fertig gestellten Kessel- und Maschinentheile, im Leichter transportirt eingesetzt werden.

2) Der Transport des Dampfschiffes „Habarigema", eines Bootes von halb den Dimensionen des „H. v. Wißmann", hat den seit über 16 Jahre dort installirten Engländern viel Geld und 1½ Jahr Zeit gekostet, auf dem bekannten Stevensons Road. Wie viel Zeit würde unter den jetzigen unruhigen Verhältnissen, bei denen Träger schwer zu bekommen sind, unser Transport beanspruchen?!

3) Nach dem hier in den letzten Tagen eingetroffenen Schriftstücke des Herrn Busse vom 29. August d. J. hat das Antisklaverei-Komitee über größere Mittel nicht mehr zu verfügen. Ich würde also riskiren, wenn ich den Transport zum Tanganyika in Angriff nehme, daß durch mangelnde Mittel das Unternehmen abgebrochen oder unterbrochen würde, und dann die schon vorwärts gebrachten Theile irgendwo am Wege verderben.

4) Für die Montirung des Schiffes auf dem Nyassa, für Gründung und Erhaltung einer Nyassa- und einer Tanganyikastation bis zur besprochenen, selbstverständlich nicht zu weit hinausgeschobenen Uebernahme durch das Reich reichen meine jetzigen Mittel aus. Bezüglich dieses Punktes verweise ich auf mein Versprechen, mit den mir gewährten Mitteln Alles zum Nyassa zu bringen. Die für den weiteren Landtransport Nyassa—Tanganyika nöthigen Mittel würden eine nicht geringe Summe beanspruchen, besonders da ich bei dem Wegfalle des Dampfers „Pfeil" auf das Chartern eines Steamers der African Lakes Company angewiesen wäre.

5) Mein europäisches Personal, besonders die Handwerker, würde fraglos bis zum Aufbau des Bootes am Tanganyika einer großen Anzahl neuer Kräfte bedürfen wegen Abgangs während dieser Zeit.

6) Auch ich selbst würde nach dem Ausspruch des Arztes einer so langen derartigen Arbeit in Afrika gesundheitlich kaum gewachsen sein.

7) Aus bisher Gesagtem geht schon hervor, daß ein für den Tanganyika bestimmtes Fahrzeug, um Zeit und Kosten zu sparen, kleiner sein müßte als das für den Victoria-Nyanza bestimmte. Auf dem Victoria war eine Größe nöthig zum direkten Kreuzen des ganzen Sees; auf dem schmalen Tanganyika hingegen sind wir auf Küstenfahrt angewiesen, und kann man sich auch zum Kreuzen desselben bei der geringen Entfernung seiner Breite das Wetter aussuchen. Dieses Fahrzeug müßte auch besser zerlegbar sein als der „H. v. Wißmann", der Erstling eines derartigen Bootes in Deutschland; besonders müßten die langen zerbrechlichen Theile vermieden werden.

8) Es würde heißen vom verkehrten Ende anfangen, wenn man zuerst auf den Tanganyika und dann auf den Nyassa ein Fahrzeug bringen würde. Ich muß zugestehen, daß ich, gezwungen vom Victoria-Nyanza abzusehen und dem allgemeinen Wunsch, den Tanganyika betreffend, folgend, diesen Punkt nicht ins Auge gefaßt hatte; späterhin hatte ich die Hoffnung, der „Pfeil" würde das erwähnte Mittelglied auf dem Nyassa bilden, mußte aber, da derselbe nicht wie versprochen verschandt, sondern deponirt ist, hiervon absehen. Wenn ich mit meiner Arbeit am Nyassa fertig bin, so wird ein Leichter von der Sambesimündung bis an die Shirefälle, ein anderer von den Fällen bis zum Nyassa und der „H. v. W." von dort bis zum Anfang der Straße zum Tanganyika eine stets vorbereitete Transportlinie bilden für einen nach obigen Angaben anzufertigenden Tanganyika-Dampfer.

9) Der Sklaventransport von der Delybhai nach der Amaliabai an unserer Küste und von da nach Lindi, Mikindani und Kilwa ist kaum geringer wie der über Ujiji. Die Verwüstungen und Jagden der Araber und der für sie arbeitenden Yaos, Wamambas und Anderer ist so groß, daß die Engländer zwei Kanonenboote nach dem Nyassa bringen. Gerade die Landungspunkte der Sklaventransporte liegen aber an unserer Küste, und wird daher der „H. v. Wißmann" im ursprünglichen Sinne seiner Bestimmung eine durchaus entsprechende Beschäftigung finden.

10) Nach allen leider ausnahmslos traurigen Nachrichten über die Vorgänge in unserem Hinterlande, an unseren Karawanenstraßen, scheint mir ein Unternehmen auf dem Tanganyika sehr in der Luft zu schweben, während am Nordostende des Nyassa eine Station gut zur Operationsbasis gegen die nur wenige Tagemärsche entfernten Wayehe gelegen erscheint und hierdurch eine Machtentfaltung am Nyassa zur Wiedereröffnung der Verbindung mit dem Tanganyika

*) Nach neueren Nachrichten haben die feindlichen Araber im Gebiete des Kongostaates bedeutende Niederlagen erlitten.