

Deutsch-Ostafrikanische Zeitung.

Mit den Gratisbeilagen:

„Amtlicher Anzeiger für Deutsch-Ostafrika“ und „Illustrierte Unterhaltungsbeilage“

Publikationsorgan der Wirtschaftlichen Vereinigung von Darassalam und Hinterland, des Landwirtschaftlichen Vereins, des Wirtschaftlichen Vereins Kabi und des Wirtschaftlichen Verbandes Rufji.

Darassalam
12. Novemb. 1913

Erscheint
zweimal
wöchentlich.

Bezugspreis:

für Darassalam vierteljährlich 4 Mk., für die übrigen Teile Deutsch-Ostafrikas vierteljährlich einjährlich 6 Mk. Für Deutschland und sämtliche deutsche Kolonien vierteljährlich 6 Mk. Für sämtliche übrigen Länder halbjährlich 14 Mk. Amtlicher Anzeiger für Deutsch-Ostafrika, allein bezogen, jährlich 8 Mk. oder 13 Mk. Beilagen auf die D.-O.-A. Zeitung und ihre Nebenblätter werden von der Geschäftsstelle in Darassalam (D.-O.-A.) und dem Büro in Deutschland, Berlin SW. 11, Postfachstraße 28-29 sowie von sämtlichen deutschen und Österreichisch-ungarischen Postanstalten entgegengenommen.

Anzeigengebühren:

für die 6-spaltige Zeitspalte 35 Heller oder 60 Pf. Mindestsatz für eine einmalige Anzeige 2 Sp. oder 3 Mk. Für Familienanzeigen sowie größere Anzeigenaufträge teilt eine entsprechende Preisermäßigung ein.

Anzeigen nehmen die Geschäftsstelle in Darassalam, Wilhelm Silberer, Großherzog-Postfachhändler, Berlin W. 30, Neue Winterfeldstr. 3a und das Büro in Deutschland, Berlin SW. 11, Postfachstraße 28-29 sowie sämtliche größeren Annoncen-Expeditoren entgegen.

Telegramm-Adresse für Darassalam: Zeitung Darassalam.

Jahr-
gang XV.

Nr. 91

Der Abdruck unserer Originalartikel ist nur mit voller Quellenangabe gestattet.

Berliner Telegramme.

Verurteilungen im neuen Krupp-Prozess.

Berlin, 8. Nov. (W. Z.). Im Krupp-Prozess wurde Brandt zu 4 Monaten Gefängnis verurteilt, die durch die Untersuchungshaft als verbüßt gelten. Direktor Eccius von der Firma Krupp erhielt 1200 Mk. Geldstrafe.

Eidesleistung des Königs von Bayern.

Berlin, 8. Nov. (W. Z.). In München fand die Eidesleistung des Königs, die Vereidigung des Militärs und Empfang des diplomatischen Korps statt.

Beendigung der Unruhen in Neukamerun.

Berlin, 8. Nov. (W. Z.). Die Unruhen im neukameruner Bezirk Sembe sind beendet. Der Bezirksleiter von Tjaduma, Messior Heyn, berichtet, daß der Widerstand des Ebatammes durch die Einnahme von 4 stark besetzten Stellungen in den hartnäckig verteidigten Bergdörfern gebrochen sei. Zwei Polizeisoldaten fielen und drei wurden verwundet. Alle Häuptlinge des Sembebezirks erschienen zum Zeichen der Unterwerfung auf der Station.

Staatssekretär Solfs Rückkehr von seiner Kamerunreise.

Berlin, 11. Nov. (W. Z.) Staatssekretär Dr. Solf kehrte von seiner Reise zurück.

Freispruch im Ritualmordprozess in Kiew.

Berlin, 11. Nov. (W. Z.). In Kiew endete der mehrwöchige Ritualprozess mit einem Freispruch.

Schlafkrankheit am Kongo und an der Spre.

Aus Berlin wird uns von gut unterrichteter Seite geschrieben:

Vor vier Wochen erregten kameruner Berichte peinliches Aufsehen, die bittere Klage führten über die vom kameruner Gouvernement in offener Uebereinstimmung mit den Absichten der Berliner Wilhelmstraße in Sachen der Schlafkrankheit betriebenen Vertuschungspolitik. Die Regierung für ihr Teil hat bisher zu diesem Thema geschwiegen; wir unsererseits aber sehen uns veranlaßt, um so nachdrücklicher darauf zurückzukommen, als uns nicht nur neue zuverlässige Berichte über den Umfang der regierungsseitig vertuschten Uebel vorliegen, sondern auch Mitteilungen über den tieferen Zweck dieser Vertuschungspolitik, die es uns zur gebieterischen Pflicht machen, abermals unsere warnende Stimme zu erheben, so un bequem wir dadurch auch den beteiligten drei Stellen der Wilhelmstraße werden mögen. So gut es vaterländisches Pflichtgebot sein kann, die Geheimnisse weltpolitischer Verhandlungen streng zu verschweigen, um ihren glücklichen Abschluß nicht zu beeinträchtigen, so gut ist es vaterländisches Pflichtgebot, mit lauter Stimme zu reden, wenn man die Regierung auf dem Wege sieht, einem Phanton zuliebe ein außerordentlich ungünstiges Geschäft abzuschließen, und wenn obendrein die angewendeten Mittel, wie in diesem Falle die Vertuschungspolitik in Sachen der Schlafkrankheit, Zeugnis ablegen für das wenig gute Gewissen der Regierung bei diesem Handel. Man kennt auch be-

zeichnende Aussprüche aus dem Munde sehr hoher Reichsbeamter, die mit gleicher Deutlichkeit verraten, mit wie geringer Zuversicht man der seinerzeitigen Aufnahme der deutsch-englischen und der anderen daran angeschlossenen Verträge in der öffentlichen Meinung Deutschlands entgegensteht, und eben in der Erwartung der ungünstigen Aufnahme möchte man auch die öffentliche Meinung in Deutschland sozusagen mit der Schlafkrankheit infizieren.

Nicht genug damit, daß in unserem Neu-Kamerun bezüglich der Schlafkrankheit über die früheren Befürchtungen noch weit hinausgehende Zustände festgestellt worden sind — man hat an unseren amtlichen Stellen auch sorgsam gehütete Kenntnis von der furchtbaren Ausbreitung der Krankheit in gewissen Strichen des belgischen Kongo, die gerade mit hinein gehören in die berühmte Verständigung über die deutsche und die britische Expansionspolitik der Zukunft. (Wir können jedenfalls das eine hier feststellen, daß die Bekämpfung der volksvernichtenden Seuche auf dem deutschen Ufer des Tanganika ganz erheblich dadurch erschwert wird, daß auf belgischer Seite zu ihrer Bekämpfung fast nichts geschieht, und so dieser Teil des belgischen Kongo ein dauernder Gefahrenherd für unser eigenes schönes Schutzgebiet ist, d. Red.)

Auf der Basis der vorgenannten Verständigung sollen wir durch von englischer Seite gefördertes Uebereinkommen mit Belgien eine Verbindung zwischen Deutsch-West- und Deutsch-Ostafrika erhalten. Das Gebiet, um das es sich hierbei handelt, ist aber das denkbar schlimmste Schlafkrankheitsgebiet, schon heute teils entvölkert, teils in solchem Grade durchseucht, daß mit mathematischer Sicherheit das Aussterben der Bevölkerung binnen einer ganz kurzen Frist vorausgesagt werden kann. Dann wird also diese Frucht der deutsch-englischen Verständigungsarbeit eine taube Kuh sein. Die gewünschte Verkehrsverbindung durch Afrika von Ost nach West wird nicht nur wegen des Menschenmangels bis auf weiteres undurchführbar bleiben, sondern es wird lange Jahrzehnte zunächst unendliche Mühsal und Opfer kosten, um das Gebiet zu sanieren.

Wir haben des weiteren hinzuzufügen, daß es nicht sehr wesentlich günstiger bestellt ist um die neuen deutsch-britischen Vereinbarungen über die Aufteilung von Portugiesisch-Afrika, zu denen auch ein widerstrebendes Portugal zu zwingen seinem britischen Oberherrn ja nicht schwer sein kann. Weit erheblicher, als nach den Verlautbarungen über den älteren Delagoa-Vertrag zu erwarten war, soll hier der britische Anteil werden, indes die deutsche Beteiligung im wesentlichen nur hinausläuft auf eine Fortführung der bei uns unbegreiflicher Weise so gebräuchlich gewordenen Zivelpolitik. Zu dem Caprivizipfel, dem Bethmann- und dem Kiderken-Zipfel werden wir also in Zukunft noch einen weiteren Bethmannzipfel, einen Jagowzipfel und einen Solfizipfel bekommen.

Das ist es, was übrig bleibt von den löblichen Verheißungen, die der verstorbene Kiderken vor über zwei Jahren durch Prägung des Schlagwortes „Mittelafrika deutsch!“ an das deutsche Volk ergehen ließ. Das sind die Früchte, die Deutschland auf der Grundlage der deutsch-englischen Verständigung ernten soll. Schreiber dieses hat seit der ersten Ausgabe des Schlagwortes „Mittelafrika deutsch!“ unermüdet vor dieser Illusionspolitik und vor den viel zu hohen Opfern gewarnt, die uns für ihre Durchführung abverlangt werden dürften; u. a. war in seiner vor reichlich Jahresfrist erschienenen Schrift „Deutscher Imperialismus“ darauf aufmerksam gemacht, daß uns anscheinend das Bestätigungsfeld in Vorder- und Ostafrika genommen werden sollte. Inzwischen hat die weltpolitische Entwicklung uns bereits belehrt, daß dem Ausbau unserer vorderasiatischen Interessen in der Tat starke Riegel vorgeschoben sind, und neuerdings erfahren wir darüber hinaus, daß auch deutsche Interessen in Ostafrika mit zur Liquidationsmasse gehören sollen.

Die englische Presse hält den Zeitpunkt für gekommen, die Aufteilung der Interessensphären in China zu propagieren und den Teilungsplan bis ins einzelne festzulegen. Dabei wird u. a. Frankreich mit einer Abrundung seines hinterindischen Besitzes durch eine Provinz im südchinesischen Binnenlande bedacht, Japan außer der Teilung Nordchinas mit Rußland auch noch mit der Formosa gegenüberliegenden Provinz Chinas; Deutschland dagegen soll sich ganz zurückziehen auf die Schantungintereessen, die beständig durch fremde Bahnen im Hinterlande eingeschnürt werden sollen, und es soll runden Verzicht leisten auf jenes Yangtseabkommen, das zu den spärlichen Erfolgen unserer während des Burenkrieges England geleisteten Liebesdienste gehörte! Das ganze Yangtsetal, in dem so viel deutsche Kulturpionierarbeit geleistet worden ist, soll englische Interessensphäre werden; und auch diese Zuerkennung gehört mit in den Rahmen jener deutsch-britischen Verständigung, die uns als Gegengabe die am schlimmsten infizierten Schlafkrankheitsgebiete im Kongo beehren soll.

Aber die öffentliche Meinung in Deutschland wird über alle diese Dinge geflissentlich in Unkenntnis, im Schlummerzustand erhalten. Auch die reichshauptstädtische Presse ist durch die Einwirkung der Wilhelmstraße ganz überwiegend mit dieser politischen Schlafkrankheit infiziert; und nur in der unabhängigen Provinzpresse kommen hier und da warnende Stimmen zum Wort. Wohin die Reise geht, das wird man aber auch in der öffentlichen Meinung des nationalen Deutschland in dem Augenblick erkennen, in dem der unbequeme Sirpih ausgeschifft wird und dieses letzte Opfer der Verständigungsseiferer den Weg völlig frei macht zum Erlaufen der teuren, ach, so sehr, sehr „teuren“ Freundschaft Englands!

System Tirpitz oder System Sidnowsky?

In Anknüpfung an die obigen Ausführungen möchten wir über unsere Auffassung der deutsch-englischen Beziehungen grundsätzlich noch folgendes bemerken:

Wenn es zur Zeit immer wieder geboten erscheint, vor dem Eingehen ungünstiger Bedingungen der deutsch-englischen Verständigung von deutscher Seite zu warnen, so ist damit selbstverständlich nicht entfernt gesagt, daß wir etwa grundsätzliche Gegner einer deutsch-englischen Verständigung überhaupt wären oder von einem unüberwindbaren Argwohn gegenüber der britischen Politik nicht loskämen. Die britische Politik ihrerseits handelt ja nur gemäß den Pflichten gegenüber ihrem Lande, wenn sie bei der ganzen Verständigungsaktion für England ein möglichst gutes Geschäft herauszuschlagen bestrebt ist. Unser Argwohn richtet sich vielmehr dahin, daß die leitenden Männer bei uns in Deutschland nicht in gleicher Weise auf die zu erzielenden positiven Gewinne bedacht sind, sondern mehr an der Idee der Verständigung an sich haften und dieser Idee ganz unnötige Opfer zu bringen bereit sind.

Die Stunde für die langsame, möglichst bedächtige Anbahnung besserer deutsch-englischer Beziehungen erscheint auch uns günstig. England hat einerseits einzusehen begonnen, daß es sich zu weit in die kontinentalen Dinge eingelassen hat und die Vertupplung seiner Interessen mit den französischen ihm doch auch einmal recht un bequem werden könnte; und es empfindet des weiteren die Nachteile der einseitigen Nordseeorientierung seiner Flottenpolitik zu einer Zeit, in der die Schaffung neuer Seewege zwischen den großen Ozeanen in naher Aussicht steht und auf fernem Meer für die britischen Interessen mancherlei zu besorgen wäre.

Die Weltlage ist also wohl dazu angetan, daß wir mit England ein gutes Geschäft abschließen könnten, indem wir die Dinge auf uns zukommen lassen würden. Wenn wir aber von vornherein immer be-

tonen, wie unendlich viel uns an der Verständigung liegt, dann werden wir eben ein schlechtes Geschäft machen. Wir ziehen das System Tirpitz, d. h. nicht ein fabelhaftes Kraftübermaß, sondern eine ruhige Pflege der eigenen Stärke, um ein möglichst begehrenswerter Verständigungspartner zu werden, als die gerade England gegenüber einzig mögliche Politik, die einzige Politik, die uns den Abschluß beiderseits befriedigender Geschäfte auf der Basis der Gleichberechtigung versprechen könnte, bei weitem dem System Lichnowsky vor, das von Anbeginn unsere brennend heißen Wünsche verkündet, doch nur ja recht schnell zu der Verständigung zu gelangen (wobei der Briten geneigt genug sein wird, zwischen den Worten zu hören: „Kostet es, was es wolle!“ und seine Politik danach einrichten wird).

Das ist unsere Auffassung von der Lage der Dinge; und deshalb werden wir nicht aufhören, zu warnen, so lange wir das System Lichnowsky (bezw. Bethmann-Lichnowsky-Golf) an überfrühter Arbeit und das System Tirpitz beiseite geschoben sehen.

Die Lage der Kautschukproduzenten in Bolivien.

Aus gut unterrichteter Quelle erfahren wir folgendes:

Die wirtschaftliche Lage des Nordostens von Bolivien (Departement Beni und das Kolonialgebiet) beruht auf der Gummigewinnung. Durch die starke Produktion von Gummi in Indien und auf den Sundainseln ist der Preis derartig gesunken, daß der Gewinn gleich null ist oder doch sich nur sehr gering gestaltet. Trotzdem sich das Gewicht der gewonnenen Gummis von 3.000.000 kg 1910 auf 4.000.000 kg 1912 steigerte, sank der Erlös von 27½ Millionen auf 15½ Millionen Bolivianos (1 Boliviano = etwa 1,60 Mark). Die Produktionskosten sollen beim Paragummi 75 cts. Gold betragen, wogegen sie sich beim indischen Gummi nur auf 30 cts. Gold belaufen sollen. Die Hoffnung, die Transportkosten durch die Benutzung der Bahn Madera-Mamore zu verringern, hat sich nicht erfüllt, da die Tarife zu hoch sind. Viele Firmen ziehen den billigeren aber gefährlicheren Flußtransport vor. Erhöhend auf die Produktionskosten wirkt weiter die sich immer schwieriger gestaltende Ernte. Durch den Raubbau sind die Bestände in der Nähe der Flüsse eingegangen und müssen abgelegene Gegenden bearbeitet werden. Dazu fehlt es an Arbeitskräften, um die Bestände voll auszunützen. Die Gummizapfer erhalten ihren Lohn nach dem alten Vorschußsystem.

In den Zeitungen werden die verschiedensten Vorschläge zur Besserung der Lage gemacht. Man fordert die Aufhebung des Ausfuhrzolls auf Gummi, Herabsetzung des Einfuhrzolls auf Waren, die nach dem Nordosten gehen, um den Lebensunterhalt zu verbilligen; Bau der Bahn La Posh nach dem Rio Beni; Verbilligung der Tarife der Madera-Mamore-Bahn und schließlich Ersetzung des Raubbau durch rationelle Gummizapfung. In leitenden Kreisen glaubte man vor allem durch Viehzucht die Lage bessern zu können, aber der anfängliche Erfolg war ein trügerischer. Er bestand nur so lange, als tausende von Arbeitern beim Bahnbau Madero-Mamore beschäftigt waren und große Mengen an tierischen Produkten verzehrten. Jetzt aber, da sie fort sind, verliert das Vieh jeglichen Wert, und eine Ausfuhr nach den dicht bevölkerten westlichen Distrikten ist unmöglich, da es an Transportmitteln fehlt. Heutzutage kostet das Rind wieder wie früher 2 Bolivianos = 3,20 Mark! Die Erwartung, daß die Bau-

firmen andere tropische Kulturpflanzen anbauen werden, kann sich nicht erfüllen, da es an den nötigen Arbeitskräften fehlt, und Bolivien mit Europa und den nordamerikanischen Märkten würde nicht konkurrieren können. Es wäre lediglich auf sich selbst und die Westküste von Süd-Amerika angewiesen.

Aus unserer Kolonie

Geschäfts- und Jahresberichte ostafrikanischer Pflanzungs- u. n. v. Unternehmungen.

Kilimanjaro-Pflanzungs-Gesellschaft.
Aus dem umfangreichen Jahresbericht der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 1912 entnehmen wir, daß auch in dem abgelaufenen Geschäftsjahre die Arbeiterverhältnisse noch sehr zu wünschen übrig ließen, es gelang zwar, in der zweiten Hälfte des Jahres 1912 mehr Arbeiter aus dem Innern heranzuziehen, aber nur unter großen Geldopfern. — Die Kautschuk-Produktion des ersten Halbjahres litt leider noch unter dem Arbeitermangel. Am unangenehmsten machte sich die Arbeiternot in den ersten Monaten des Jahres auf der Baumwollpflanzung bemerkbar. Abgesehen davon, daß die Anbaufläche mit Upland in der Regenzeit 1912 nur 50 ha erreichte, konnten selbst diese nicht einmal rechtzeitig bepflanzt werden. Auch war es unmöglich, der Caravonica-Kultur diejenige Pflege zu geben, deren sie, um überhaupt nur einigermaßen Erträge zu geben, bedarf.

Ob die neuen Arbeiter und Umverbe-Verordnungen die Kosten der Arbeiterbeschaffung vermindern, was durchaus notwendig ist, kann erst die Erfahrung lehren. Große Härten enthalten auch diese für die Pflanzler, die sich wohl hätten vermeiden lassen. Da diese Verordnungen erst am 1. Oktober 1913 in Kraft treten, so kann eine Wirkung kaum noch im laufenden Jahre erkennbar werden. Neue Pflanzungsunternehmungen entstanden im Gebiete des Kilimanjaro nur in ganz beschränktem Umfange, da Kulturland infolge der seitens des Kaiserlichen Gouvernements verfügten Sperre vom Bezirksamt nicht mehr abgegeben wurde. Für das außerhalb der Kulturzonen der Eingeborenen liegende Land besteht keine Nachfrage mehr, da die besten Teile hiervon bereits ausgefucht sind und außerdem die in den niederen Lagen des Berges bezw. in der Steppe meistens betriebene Baumwollkultur sich als völlig unzuverlässig und unrentabel herausstellte. Es besteht hingegen weiter eine sehr große Nachfrage nach gutem Kaffeelande, und ein Teil alter Pflanzungen und auch noch unbepflanztes Land wurden zu sehr hohen Preisen verkauft. Die geplanten großen Baumwollunternehmungen in der Steppe scheinen in Anbetracht der Mißerfolge, welche hier allerorts mit Baumwolle erzielt wurden, definitiv aufgegeben zu sein.

Im Bezirk Moschi brach 1912 die aus dem englischen Gebiet eingewanderte Minderpest aus. Sie ging dann weiter durch das Massaireservat, die Landschaften Umbuwe, Umbulu, Kraku bis in den Bezirk Mwanza, sich dauernd weiter nach Süden ausbreitend, wo sie die Mittellandbahn bereits erreicht hat. Zuletzt wurde ihr Auftreten aus Ugogo, Turu und Kondoa-Transi gemeldet. Die durch die Minderpest hervorgerufenen Verluste waren im allgemeinen nicht so schwer, wie man hätte annehmen müssen. Im Bezirk Moschi hatte nur ein Farmer wirklich schwere Verluste. In der Hauptsache ist dies wohl darauf zurückzuführen, daß die Seuche bereits endemisch seit vielen Jahren im Schutzgebiete existierte. Sie wurde

von den Tierärzten für bösartiges Katarrhalkieber gehalten. Auch bei Ausbruch der letzten Seuche behaupteten diese das Gleiche, bis auf bakteriologischem Wege der Nachweis erbracht wurde, daß es sich um Rinderpest handele. Es steht nun auch außer aller Frage, daß die 1909—1910 in unserem Rindviehbestand herrschende Seuche Rinderpest gewesen ist. In einer damals gleichzeitig mit der unsrigen erkrankten Nachbarherde haben sich diejenigen Tiere, die damals das bösartige Katarrhalkieber überstanden, als vollständig immun gegen Rinderpest gezeigt, sogar auf Impfungen mit Pestserum und virulentem Blut reagierten diese Tiere in keiner Weise. Alle Viehzüchter und somit auch wir hatten stark darunter zu leiden, daß infolge der Verweigerung jeglicher Zucht von Zuchtvieh aus den viehreichen Bezirken des Innern aufhörte. Besonders die jüngeren Betriebe waren vielfach nicht in der Lage, sich den nötigen Stamm an Muttervieh zu beschaffen. Ebenso lagen die Verhältnisse in Bezug auf den Import von edlen Bullen, der durch die Grenzsperrung gegen Britisch-Ostafrika verhindert wurde. In dieser Beziehung bildete sich direkt ein Notstand aus.

Der Anbau von Lebensmitteln zum Export außerhalb des Bezirkes wird durch die hohen Frachtkosten der Nordbahn so gut wie aussichtslos gemacht, trotzdem an der Küste vielfach Nachfrage nach Mais und Eingeborenenbohnen existierte. Das Kilimanjaro-Gebiet könnte bedeutende Quantitäten von Mais zum Export bringen, wenn die Bahn- und die Schiffsraten so gestaltet würden, daß ab Moschi dem Farmer nicht mehr wie Mk. 30,— per Tonne Frachten bis zum europäischen Hafen entstehen würden. Zur Zeit beträgt die Schiffsfracht Mk. 25,— und die Bahnfracht Moschi-Tanga Rp. 21,— = Mk. 28,— per 1000 kg für die Strecke von 352 km Länge. Die Britische Uganda-Bahn befördert hingegen auf der über 850 km langen Strecke von Port Florence bis Mombasa die Tonne Mais zum Saße von nur Rp. 8,50 = Mk. 11,50.

Diese übermäßig hohen Frachten im Zusammenhang mit dem Mangel an einigermaßen fahrbaren Zufahrtstraßen zur Bahn sind es, die auch jetzt nach Eröffnung der Bahn die Verkehrsverhältnisse als wenig befriedigend erscheinen lassen. Es ist auch sehr bedauerlich, daß gerade im letzten Jahre in Bezug auf den Begebau in unserem Bezirk so gut wie nichts getan worden ist.

Im Jahre 1912 fielen in Ribohöhe in Summa 1017 mm Regen, also 118 mm weniger als im Vorjahre. Die Regenverteilung war besonders ungünstig, den 900 mm davon fielen in den ersten 5 Monaten des Jahres, während in den letzten 7 Monaten nur 117 mm fielen, so daß die Kautschukproduktion des zweiten Halbjahres hierdurch erheblich beeinflusst wurde.

Der Anbau von Baumwolle wurde bis auf die besten Teile der Caravonica-Pflanzung wegen seiner Unrentabilität aufgegeben und dafür auf dem besten Teile des Kitafulandes mit der Anlage einer Kaffeepflanzung begonnen. Geeignetes Kaffeeland steht dort im Umfange von etwa 50—60 ha zur Verfügung.

Carl Peters-Denkmal.

Für das Petersdenkmal sind bei uns noch eingegangen und dem Konto „Petersdenkmal-Fonds“ bei der Deutsch-Ostafrikanischen Bank, Dar-es-Salaam, von uns überwiesen worden:

W. Grund, Bugu (nicht 15 Rp., wie in Nr. 86 irrtümlich angegeben war), Rp. 25.—

Knaak, San. Bicesfeldw., Ubidji Rp. 5.— zusammen 30 Rp.

Deutsch-Ostafrikanische Zeitung, G. m. b. H., Dar-es-Salaam.

Eindrücke und Betrachtungen während einer Reise Dar-es-Salaam-Mogoma.

Scire tuum nihil est, nisi te scire hoc sciat alter.

Dar-es-Salaam-Mogoma! Als im Jahre 1905 in Gegenwart eines Kaisersohnes, des Prinzen Adalbert von Preußen, der Grundstein zu der jetzt sogenannten Stammstrecke Dar-es-Salaam-Morogoro gelegt wurde, da hat es wohl niemand für möglich gehalten, daß nach Ablauf von knapp 8 Jahren über diese deutsche Bahn der erste Anschluß des zweitgrößten der zentralafrikanischen Binnenseen, des Tanganika, an das Weltverkehrsnetz der Schienenwege und Schiffsfahrtsstraßen erfolgen würde. Damals herrschte noch die bei einem jungen Kolonialvolf vielleicht verzeihliche Ansicht, daß man den großen deutsch-ostafrikanischen Kolonialbesitz durch Stichbahnen von der Küste aus in langsamen Etappen erschließen müsse. Dieser Auffassung dankt die Usambara-Bahn ihr langsames Entstehen, aus ihr geboren wurde noch die Stammstrecke Dar-es-Salaam-Morogoro, billig — und schlecht. Daß in dieser anfänglichen, grundverkehrten Eisenbahnbau-Politik, an deren ungesunden wirtschaftlichen Folgen das Schutzgebiet heute noch krankt, eine entschiedene Wendung zum Besseren eintrat, ist das Verdienst Dernburgs und von Rechenbergs, das wir hier umso lieber anerkennen, als wir in den verschiedensten anderen Lebensfragen unserer Kolonie uns mit ihrem System nicht einverstanden erklären konnten.

Die Stammstrecke Dar-es-Salaam-Morogoro ist, wie unseren Lesern ja bekannt, zurzeit im Umbau begriffen,

um den schnelleren Durchgangsverkehr nach dem Tanganikasee auf ihr zu ermöglichen. Trasse und Oberbau zeigten für die Forderung der Neuzeit zu große Mängel und ein Aufwand von rund 5 Millionen Mark ist nötig, sie zu beheben. Es wäre verkehrt, wenn man die Schuld an dieser Mehrausgabe allein der Baufirma oder den Baubestimmungen des Reichskolonialamts zuschieben wollte, wie das oft geschieht. Man darf eben nicht vergessen, daß die Stammstrecke nur als Lokalbahn nach Morogoro gedacht war und daß Baubestimmungen sowie Bauausführung dieser allerdings recht kurzfristigen Auffassung entsprechend zugeschnitten waren, und so auch die Billigung des Reichstages gefunden hatten. Den Ansprüchen eines reinen Lokalverkehrs Dar-es-Salaam-Morogoro hätte die Bahn auch in ihrer bisherigen Ausführung voraussichtlich noch auf lange Zeit genügt trotz ihrer mannigfachen Schönheitsfehler, die zum Teil wohl auch aus dem Umfange zu erklären sind, daß auch die Baufirma erst ihre Erfahrungen in afrikanischen Bahnbauten hier sammeln mußte. Daß sie gelernt hat, und gut gelernt hat, hat sie bei dem späteren Weiterbau bewiesen.

War also auch die Stammstrecke so kein Meisterwerk zu nennen so hat sie doch auch an ihrem Teil erheblich zur Erschließung des näheren Hinterlandes von Dar-es-Salaam beigetragen und den erneuten Beweis für die Richtigkeit der Behauptung geliefert, daß die weiten Gebiete Afrikas nur des Baues der Erschließungswege harren, um weltwirtschaftlich erzielend zu werden. Eine Erfahrung, auf welche nicht oft genug und nicht eindringlich genug immer wieder hingewiesen werden muß.

Die Tanganika-Bahn führt nach dem Verlassen der Hauptstadt unseres Ostafrikanischen Schutzgebietes zunächst durch einen dicht mit zum Teil prachtvoll stehenden Kotospalmen besetzten Gürtel. In einer schnurgeraden 12 Kilometer langen Linie eilt der Zug den Bugubergen zu. Zur Linken tauchen nach Passieren der Palmzone die grünen Bäume des Sachfenwaldes auf, rechts breitet sich das wellige Gelände des Simbasitales aus, wo das laufige Grün der Mangobäume die Stätten menschlicher Ansiedlungen anzeigt. Die Bahn beginnt nun in teilweise schon verlegten und verbesserten Kurven den Aufstieg in die landschaftlich recht reizvollen Buguberge, deren südöstliche Abhänge wir dicht mit Europäer-Pflanzungen besetzt finden. Kurz nach dem Verlassen der Station Bugu erblicken wir zur Rechten die neue Trasse, welche den hier bis jetzt befindlichen, einzigen Tunnel auf der Tanganikabahn, der immer etwas ein Sorgenkind der Bahnverwaltung war, ausschalten soll. Auch einige der sich dem Simbasital zu eng anschließenden Kurven, deren Vorhandensein wenig melodisches Quietschen neben starkem Schläudern der Wagen dem Reisenden offenbart, werden beseitigt. Durch die oft dicht nebeneinanderliegenden Einschnitte der alten und neuen Trasse in dem hügeligen Gelände sind an vielen Stellen, so besonders einmal dicht vor der Station Kisserawe, pyramidenförmige Gebilde hervorgerufen, die dem späteren harmlosen Reisenden, der die Art ihres Entstehens nicht kennt, Grund zum Staunen über den merkwürdigen Aufbau der Buguberge geben werden. Bei Kisserawe liegt dem großen Baulager der ersten Sektion der Umbaufrecke

Vofales

Abteilung Daresalam der Deutschen Kolonialgesellschaft. Am Montag, den 10. November 1913, abends 8 1/2 Uhr, fand im Hotel „Kaiserhof“ die Gründungsverammlung der Abteilung Daresalam der Deutschen Kolonialgesellschaft (Hauptst. Berlin) statt. Nachdem ein Anschlag die vorbereitenden Arbeiten erledigt hatte, wurde von der Versammlung, welche verhältnismäßig gut besucht war, die Gründung dieser Abteilung beschlossen. Mit großer Freude ist es zu begrüßen gewesen, daß bereits eine größere Anzahl Herren, welche sicherlich jederzeit bereit sein werden, ihre Kräfte für die Interessen der Deutschen Kolonialgesellschaft zum Wohle unserer Kolonie einzusetzen, an diesem Abend ihren Beitritt erklärten. Zunächst wurde der aus drei Herren bestehende Vorstand gewählt, wobei die Wahlen auf folgende Herren fielen: Vorsitzender: Herr Chefredakteur Dr. Zintgraf, Schriftführer: Herr Kaufmann August Thomsen, Kassier: Herr Kaufmann J. Günter.

Nachdem dann die besonderen örtlichen Satzungen der Abteilung festgesetzt und genehmigt waren, trat die Versammlung sofort in die Beratung zweier Punkte ein, welche der Abteilung Daresalam besonders am Herzen liegen, u. zwar:

1. die im August 1914 stattfindende Allgemeine Landesausstellung Daresalam und
2. den Ausbau des Verkehrsnetzes der Tanganikabahn als wirtschaftliches Rückgrat des Schutzgebietes betreffend.

Zu Punkt 1 beschloß die Abteilung einstimmig, daß von der Ausstellungskommision bereits an die Deutsche Kolonialgesellschaft gerichtete Gesuch um Bereitstellung von Mk. 10000.— aus den Mitteln der Gesellschaft für die Unkosten der Ausstellung befürwortend zu unterstützen.

Zu Punkt 2 beschloß die Abteilung gleichfalls einstimmig, den Vorstand zu ermächtigen, durch eine die hauptsächlichsten Gesichtspunkte hervorhebende Eingabe das Interesse der Deutschen Kolonialgesellschaft erneut auf die für die Entwicklung des deutsch-ostafrikanischen Schutzgebietes so unendlich wichtige Frage des Ausbaues der Tanganikabahn zum wirtschaftlichen Rückgrat der Kolonie, sowohl nach dem Nordwesten, nach Urundi und Ruanda, als auch nach dem Süden, den Ländern am Nyassasee, hinzulenken. Der Jahresbeitrag, dessen Zahlung halbjährlich im voraus fällig ist und am 1. Januar 1914 beginnt, wurde auf Rp. 8.— festgesetzt. Für diesen Beitrag erhält jedes Mitglied die deutsche Kolonialzeitung kostenlos zugestellt. Wir wünschen und geben uns der angenehmen Hoffnung hin, daß sich noch recht viele Herren, denen das Wohl und die Weiterentwicklung unserer Kolonie am Herzen liegt, zum Eintritt in die Abteilung Daresalam der Deutschen Kolonialgesellschaft bereit erklären werden. Wir wünschen ferner dieser Abteilung gutes Gedeihen und schöne Erfolge Ihrer Bestrebungen zum Besten unserer Kolonie.

Die Besprechung über die Einrichtung des Restaurationsbetriebes auf dem Ausstellungspfad findet nicht, wie in Nr. 86 angegeben, am 14., sondern erst am Montag, den 17. November im Hotel Kaiserhof statt.

gegenüber eine Kautschuk-Pflanzung, die mit Ausnahme der auf einem Hügel stehenden sauberen Häuschen einen etwas verwahrlosten Eindruck macht.

Kurz nach Kifferawe findet eine größere Verlegung des bisherigen Schienenweges statt, die eine nicht unerhebliche Verkürzung der Gesamtstrecke bringt. Das Quietschen der Wagen in den Kurven zwischen Kifferawe und Mpiji beweist hier wieder auch dem Laien, daß für einen schnelleren Durchgangsverkehr — die rund 1250 Kilometer betragende Strecke Daresalam-Kigoma soll nach Aufnahme des vollen Betriebes in 36 Stunden zurückgelegt werden — dieser Teil nicht geeignet ist. Bei Kilometer 49 der alten Strecke schließt die neue Trasse wieder an. Die westlichen Abhänge der Buguberge zeigen in ihrem sanften Abfall den Charakter des lichten Buschwaldes. Aber vergeblich späht man in den Richtungen nach Wild. Nur einige besonders vom Schicksal Begünstigte sollen hier in letzter Zeit vereinzelt Kappantlophen erspäht haben, die früher hier Standwid waren.

Einige Kilometer vor der Station Soga beginnt dann wieder ein geschlossenes Pflanzungsgebiet. Rechts werden die sauberen Anlagen der Pflanzung Enkenu sichtbar. Zuerst weite Sisalfelder, in ihrer Mitte eine Sisalaufbereitungs-Fabrik, dann Kautschukbestände mit recht kräftigen Bäumen. Links sehen die sich zeigenden Kautschukbestände zunächst nicht so vorteilhaft aus. Kräftigere Bestände zeigen sich erst auf dem Gebiet der Pachtung Neu-Brani. Kurz hinter Soga, der Pachtung Neu-Brani gegenüber, beginnt das Areal der mit englischem Kapital arbeitenden Kifulu-Kautschuk-Gesellschaft, das sich nachher zu beiden Seiten der Bahn fortsetzt. Außer

Name	Eigner	Führer	Start			Ziel			Gefegelte Zeit			Berechnete Zeit	Preis		
			St.	M.	S.	St.	M.	S.	St.	M.	S.				
Klasse I. und II.															
Lucha	Schroeder	Schroeder	3	45	38	4	53	34	2	8	34	—	2	8	34
Katages II.	Kraut	Kraut	2	39	24 1/2	4	48	46 1/2	2	10	46 1/2	7	2	3	46 1/2
Erna	Müller	Müller	2	23	41	4	57	24 1/2	2	34	24 1/2	22	2	12	24 1/2
Salam	Segelklub	Schildeisen	2	23	54	5	2	16 1/2	2	39	16 1/2	22	2	17	16 1/2
Matupi	Ell	Ell	2	21	06 1/2	4	41	1	2	21	01	25	1	56	01
Kasa	Frühling	Frühling	2	14	05	4	57	54	2	44	54	32	2	12	54
Martha	Werte u. Wand	Hausler	1	45	47	4	36	58	2	51	58	60	1	51	58
Kl. der Kriegsschiffboote															
Wig I.	Seeadler	Kohy	2	31	11 1/2	5	—	23	2	30	23	—	2	30	23
Wig II.	do.	Kohy	2	30	21	5	4	34 1/2	2	34	34 1/2	6	2	28	34 1/2

Segelklub Daresalam. Einer Einladung von Herrn Prof. Dr. Schilling auf Matatumba folgend, veranstaltete der Segelklub Daresalam am letzten Sonntag ein Wettsegeln, an dem neun Boote teilnahmen. Der Start war, wie bisher, im Hafen zwischen der Marinebrücke und Marineboje. Die Startzeiten waren so gelegt, daß die einzelnen Boote den ihnen zugestandenem Vergütungen entsprechend abgelassen wurden, um ein möglichst gleichmäßiges Erscheinen am Ziel vor Matatumba zu erreichen. Indessen stimmten die Berechnungen nicht. Der stauende Wind hatte alle Erfahrungen bei den früheren Wettfahrten zunichte gemacht. Die Bootstypen sind ja auch zu verschieden. Die Bahn bewegte sich von Boje B nach A, von dort nach einer vor Magogoni ausgelegten Marke, zurück nach A, wieder nach der Magogoni-Marke, von wo es über die Hammondboje zum Ziel ging. Die Länge der Bahn betrug ungefähr 10 Seemeilen.

„Martha“ startete zuerst und zwar mit einer Vergütung von einer vollen Stunde. Die glatte See und der leichte Wind waren ihr besonders günstig. „Matupi“, die 35 Minuten später startete, verlor zwar ihr Bestes, sie einzuholen, denn auch für sie waren Wind und Wetter vorteilhaft, mußte ihr jedoch mit einem Zeitunterschied von etwas über vier Minuten den Vortritt am Ziel überlassen. „Kasa“, welche sieben Minuten vor „Matupi“ startete, wurde von letzterer schon auf der ersten Tour nach Magogoni aufgeholt und verlor im weiteren Verlauf der Wettfahrt immer mehr. Sie braucht starke Brise und ist, wenn die See grob ist, manchem sonst schnelleren Fahrzeug gewachsen. Das Klubboot „Salam“ hatte sich auch kräftigere Brise gewünscht. Obwohl an sich leicht gebaut, ist die Größe der Segel eine mäßige. Sie ging als letztes Boot durch das Ziel. „Erna“ hat durch Verkleinern ihres Großsegels entschieden gewonnen. Sie schlug „Salam“, mit der sie auf gleicher Vergütung segelte, um knapp 5 Minuten. „Katages II“ zeigte wiederum ihre guten Eigenschaften. Sie belegte den dritten Platz. „Lucha“ konnte von der dem Vorboot gewährten Vergütung von sieben Minuten nur zwei aufholen. Sie krankt, wie wir hören, an einem Defekt am Ruder und es ist nach Beseitigung desselben zu erwarten, daß ihre Leistungen sich wieder heben.

Von den Kriegsschiffbooten siegte Wig II von S. M. S. „Seeadler“ mit einem berechneten Vorsprung von einer Minute. Wegen der einzelnen Daten verweisen wir auf die tabellarische Zusammenstellung.

Das Ziel vor Matatumba war gegen 5 Uhr nachmittags erreicht und die Segler gingen dann auf die Insel an Land, um sich mit den übrigen Gästen des Herrn Prof. Schilling zu vereinigen. Im weiteren Verlauf des Abends wurden den erfolgreichen Siegern durch Damenhand die von dem

Einladenden gestifteten besonders schönen Preise ausgehändigt. Erst als die späte Stunde zum Aufbruch mahnte, verließen die Segler mit den übrigen Gästen das gastliche Giland, den liebenswürdigen Wirt zurücklassend, der es so gut verstanden, die große Schaar der Gäste so vortrefflich zu unterhalten. Die Segler wie auch die übrigen Gäste werden sich noch lange Zeit des schönen Tages erinnern, der ihnen nicht allein sportliche, sondern auch gesellschaftliche Genüsse in so reichem Maße darbot.

Sportverein. Die am letzten Mittwoch abgehaltene außerordentliche Mitgliederversammlung des Sportvereins Daresalam hatte in der Hauptsache über eine gründliche finanzielle Stärkung des Vereins zu verhandeln. Um den vielen Anforderungen, die in sportlicher Hinsicht an den Verein gestellt werden, gerecht werden zu können, ist, wie der Vorsitzende gleich eingangs betonte, eine Erhöhung der Monatsbeiträge und Spielgelder wohl nicht zu umgehen. Es sei nur hingewiesen auf den nach allgemeiner Ansicht notwendigen Bau eines vierten Tennisplatzes, der zu Übungszwecken unbedingt erforderlich ist, auf den Ausbau des Golfplatzes, der Wege, auf die Notwendigkeit gärtnerischer Anlagen, die zur Zeit noch aus freiwilligen Beiträgen bezahlt werden müssen, und auf den möglichst zu beschleunigenden Bau einer größeren Unterkunftsräumlichkeit. Da sich jedoch im Laufe der Debatte zeigte, daß bei einer allgemeinen Erhöhung der Beiträge um Rp. 1.— auf Rp. 3.— monatlich auf den Verlust von mindestens 20% der Mitglieder zu rechnen sei, entschloß man sich nach eingehender, mehr als einstündiger Diskussion zu folgenden Kompromißantrag, der einstimmig angenommen wurde: Es wird unterschieden zwischen tätigen und unterstützenden Mitgliedern, von denen erstere monatlich Rp. 3.—, letztere, wie bisher, Rp. 2 zu zahlen haben. Der Eintritt wird auf Rp. 7,50 erhöht. Statt der bisherigen Spielgelder werden erhoben für Tennis 7 1/2 Heller pro Spiel und für Golf 20 Heller. Die Fußballspieler zahlen nach wie vor keine besonderen Spielgelder, dafür aber auch den erhöhten Monatsbeitrag. Endlich haben von Daresalam abwesende Mitglieder für jeden Monat ihrer Abwesenheit den geringen Betrag von Rp. 0,50 zu zahlen. Am 1. Januar 1914 soll diese „Finanzreform“ in Kraft treten. Der Bau eines vierten Tennisplatzes wurde dann ohne weitere Debatte genehmigt und soll derart beschleunigt werden, daß er Ende des Jahres fertiggestellt ist. An Stelle des durch Verlegung von seinem Posten zurückgetretenen bisherigen II. Kassierers wird Herr Gouw. Sekretär Arthur Menzel in den Vorstand gewählt und Herr Franz Hoesel zum Tenniswart ernannt. Beide Wahlen erfolgen einstimmig. Nachdem dann noch der Ehrenausflug durch Zuwahl der Herren Bisse und Selke ergänzt worden ist, konnte die Versammlung gegen 11 Uhr geschlossen werden.

Am Freitag, den 14. November ds. Js., abend 9 Uhr, findet eine außerordentliche Mitgliederversammlung des Klubs statt. Obgleich die Mitglieder zu dieser Versammlung statutengemäß eingeladen worden sind, werden wir gebeten, auch hierdurch auf diese Versammlung aufmerksam zu machen. Im Interesse der zu erledigenden Tagesordnung ist ein zahlreiches Erscheinen der Klubmitglieder sehr erwünscht.

Wie uns von dem Verlag der „African World“ mitgeteilt wird, hat die Fertigstellung der Sonderausgabe „Deutsch-Ostafrika“ durch verspätetes Eintreffen verschiedener Bilder eine weitere Verzögerung erfahren. Die Sondernummer dürfte erst in diesen Tagen in London zur Ausgabe gelangen, wird aber auf jeden Fall noch rechtzeitig vor Weihnachten hier eintreffen, wo das, nach den uns bisher zugegangenen Illustrationsproben zu schließen, recht geschmackvoll ausgestattete kleine Werk sicher einen beliebten Zuwachs auf dem Büchertisch bilden wird.

Postschluß zum D. D. U. S. Dampfer „Präsident“ nach Zanzibar und Bombay am Donnerstag, 4 Uhr Nachmittags.

Postschluß zum R. P. D. „Windhut“ nach Europa am Donnerstag 6 Uhr Nachmittags.

Druck und Verlag: Deutsch-Ostafrikanische Zeitung, G. m. b. H. Daresalam.

Für die Schriftleitung verantwortlich: Dr. Zintgraf, Daresalam. Für Vofales und Inserate: S. Ladeburg, Daresalam.

Sterzu 2 Beilagen.

Sisal und Kautschuk fallen nun rechts und links der Bahn auch Anpflanzungen von Kapokbäumen, Ananas, Bananen und jungen Kotospalmen ins Auge. Die Bahn beschreibt wieder ganz merkwürdige Kurven und zu Vermessungszwecken augenscheinlich aufgestellte Fühndchen weisen darauf hin, daß man auch hier sich mit der Absicht der Vereinfachung des alten Schienenweges trägt.

Bei Kilometer 64 tritt das Vori erneut in sein Recht. Ein durch dieses nach Süden zu zu einem großen Steinbruch abzweigender Schienenstrang wird gutgläubigen Grünhörnern gern als die „Anschlußbahn nach Kilwa“ gezeigt. Bei der Station Ngeta erblickt der Reisende links die Neuanlage einer europäischen Pflanzung. Bald darauf wird das Kulturgebiet der Ruu-Ebene erreicht. Neuanlagen von Kautschuk-Pflanzungen zeigen sich erst rechts und dann auch links der Bahn, weiterhin werden Sisalfelder sichtbar. In der Fluzebene selbst, die während und nach der großen Regenzeit einem weiten See gleicht, sieht man abgeerntete Mais- und Reisfelder. Unseres Erachtens müßte gerade die Reiskultur in der Ruu-Ebene noch eine weit größere Ausdehnung erfahren. Die Bedeutung, die gerade diese Kultur für unsere Kolonie hat, muß sich jedem aufdrängen, der einmal offenen Auges einen Blick in die Handelsbilanz von Deutsch-Ostafrika tut. Wir werden auf diesen Punkt bei anderer Gelegenheit noch ausführlicher zurückkommen. Nicht nur am Ruu auch in vielen anderen Gebieten des Schutzgebietes ist auf die Erhaltung, Nuzbarmachung und den Ausbau von Nahrungsmittelkulturen bisher zuwenig Wert gelegt worden. (Fortsetzung folgt.)

ULLSTEIN-BÜCHER

Georg Freiherr von Ompteda, Margrett und Ossana
Max Dreyer, Auf eigener Erde
Fedor von Zobeltitz, Die Spur des Ersten
Rudolph Stratz, Lieb Vaterland
Paul Oskar Höckner, Fasching,
Felix Hollaender, Der Eid des Stephan Huller
Ida Boy-Ed, Ein Augenblick im Paradies
Karl Hans Strobl, Die Streiche der schlimmen Paulette
Richard Skowronneck, Das Bataillon Sporck
Maine Madeleine, Pantherkätzchen
Paul Oskar Höcker, Kleine Mama
Heinz Tovote, Zu Befehl!
Ida Boy-Ed, Eine Frau wie du!
Ewald Gerhard Seeliger, Peter Boss, der Millionendieb
Viktoria von Kohlenegg, Der Katzentisch

**Jeder
Band**

Rp.
2,50

Deutsch-Ostafrikanische Zeitung
G. m. b. H.

Usambara-Magazin G.m.b.H.

Berlin. Daressalam. Tanga. Lindi. Moschi.

Grosse Auswahl in

Original Reichelt-Zelten

Safaristühlen, -Tischen und -Betten.

Oliver-Schreibmaschinen

Tische, Farbbänder und Ersatz-Teile dazu.

Stromsparende Osramlampen

Plantagengeräte,

Bau- und Möbelbeschläge
Werkzeuge für Holz- und
Metallarbeitung

Farben in Öl.

Leinölfirnis

Holz- und Steinkohlenteer

KATALOG über Eisenwaren und Preisliste über Getränke und Konserven stehen auf Wunsch zur Verfügung.

Neuter-Telegramme.

Die Lage in Mexiko.

Wie Neuter aus Washington meldet, kreuzen in den mexikanischen Gewässern 7 amerikanische Schlachtschiffe. Ein Abgesandter der aufständischen Generals Carranza traf in Washington ein.

Mr. Bacon, der Vorsitzende des Komitees für auswärtige Angelegenheiten, berührte in einer Rede im Senat das Gerücht, wonach die Vereinigten Staaten eine Intervention beabsichtigten, und betonte, daß sowohl dem Volke als der Regierung nichts fernere läge als eine Eroberung mexikanischen Gebietes. Die Angelegenheit werde einer eingehenden Prüfung unterzogen und was alsbald unternommen werde, würde wohl sicher die Zustimmung des amerikanischen Kongresses und des Volkes finden.

In diplomatischen Kreisen wurde bekannt, daß das Ultimatum der Vereinigten Staaten an Mexiko allen fremden Regierungen übermittelt worden sei. Mr. Bryan soll zwar behauptet haben, daß kein Ultimatum an Mexiko gefandt worden sei. Mr. Bryan ist der Meinung, daß nur ein Memorandum überreicht wurde, das die Haltung Huertas und seiner Anhänger verlangt. Aus Mexiko wird weiter gemeldet, daß Huerta nach Empfang des Ultimatus seine Demission einreichte und verlangte, daß niemand sein Nachfolger werden sollte, der im Verdacht sein könnte, unter seinem Einfluß zu stehen. Man glaubt, daß die die meisten seiner Freunde sein Verbleiben im Amte wünschen, da sonst der Fall Huertas als ein Nachgeben gegenüber den Rebellen aufgefaßt werden könnte. Man beschuldigt vielfach Präsident Wilson und Mr. Bryan der Begünstigung des Generals Carranza. Huerta hat alle diplomatischen Vertreter auf Montag Nacht zu sich berufen, zu welchem Zwecke ist nicht bekannt geworden.

Neuer Bankkrach in Indien.

Nachdem, wie bereits in No. 78 unseres Blattes (s. Neuter-Telegramme) berichtet, die indische Volksbank in Lahore in Zahlungsschwierigkeiten geriet, scheint die Bankkrisis in Indien immer weitere Kreise zu ziehen. Nach den neuesten Neutermeldungen hat nun auch die Kathiawar und Ahmedabad-Bankgesellschaft die Zahlungen eingestellt. Die Filialen dieser Bankgesellschaft sind über ganz Indien verbreitet und auch in Nairobi besteht eine solche.

Schweres Eisenbahn-Unglück auf der Strecke Marseille-Paris.

Neuter meldet aus Paris: Ein Expresszug auf der Fahrt von Marseille nach Paris stieß am Dienstag abend mit einem ihm entgegenkommenden Postzug zusammen. 7 Wagen des letzteren und 2 des Expresszuges wurden vollständig zertrümmert und gingen Feuer. Mindestens ein Duzend Menschen sollen getötet worden sein, nach anderen Angaben sogar 50 Personen. Es kam zu schrecklichen Szenen. Aus den brennenden Trümmern drangen die verzweifelt Hilferufe der Verletzten. Spätere Meldungen berichteten von mindestens 40 Opfern, von denen viele gänzlich verlohrt aus den Trümmern gezogen wurden. Es herrschte nebliges Wetter und der Expresszug fuhr mit schrecklicher Gewalt in den Postzug hinein. Der Postwagen wurde vollständig zertrümmert und über 20 Postbeamte dabei getötet. Durch den Anprall explodierten die Gasbehälter. Die Rettungsmannschaften leisteten vortreffliche Dienste und von den englischen und holländischen Passagieren aus Indien wurde niemand verletzt. Sie alle setzten ihre Reise nach Rotterdam und London unvorzüglich fort. Ein französischer Infanterie-Offizier wurde tot unter den Trümmern des Zuges hervorgezogen, während seine Frau noch lebte und bat, daß man sie löse. Der Handelsminister besuchte die Verwundeten. Der Lokomotivführer des Expresszuges wurde verhaftet unter der Anklage, die Signale nicht beachtet zu haben. Einige Soldaten fanden während ihrer Hilfeleistung Zuwelen unter den Trümmern.

Die Bürgermeisterwahl in New York.

Wie Neuter aus New York berichtet, kam es anlässlich der Bürgermeisterwahl zu heftigen Wahlkämpfen. Nach den letzten Meldungen soll Mr. Mitchell als Sieger aus der Wahl hervorgegangen sein.

Frankreichs Budget für 1914.

Neutermeldungen aus Paris zufolge ist der Kammer am Dienstag das Budget für 1914 vorgelegt worden, wonach sich die vorgesehenen Ausgaben auf 4½ Milliarden Mark belaufen. Dies bedeutet einen Zuwachs von ½ Milliarde Mark gegenüber dem Vorjahre.

Gutachten der Aerzte über den Zustand des früheren Königs Otto von Bayern.

Neuter meldet aus München, daß der ärztliche Rapport über den früheren König Otto von Bayern feststellt, daß der König seit 1873 kaum einen lichten Moment hatte. Seit dreißig Jahren befände er sich in einem Zustande von völliger Teilnahmslosigkeit gegenüber den Ereignissen der Außenwelt. Er ist sich wohl nicht bewußt gewesen, daß er König von Bayern war.

Zur Lage in Irland.

Einer Neutermeldung aus Belfast zufolge fand dort eine Versammlung von 6000 Ulster-Geschäftsleuten, die zusammen ein Kapital von mehr als 2 Milliarden Mark vertreten, statt, in der gegen die Einführung von Home Rule protestiert wurde. Die Versammlung genehmigte einstimmig den Vorschlag, wonach sämtliche Steuern solange zurückgehalten werden sollten, als nur irgend- wie der Versuch gemacht werde, Home Rule in Kraft zu setzen. Zugleich fand eine Sympathie-Kundgebung für die Organisation der Freiwilligenkorps statt. Dem Führer der Ulster-Regierung Sir Edward Carson wurde eine Resolution überreicht; in einer Rede wies dieser darauf hin, daß durch das gescheiterte Vorgehen der Ulster-Geschäftsleute die Behauptung vollständig widerlegt worden sei, als hätten sich dieselben der Bewegung gegen Home Rule nur widerwillig angeschlossen.

Aviatik.

Zu dem Dauerflug der französischen Aviatiker Daucourt meldet Neuter noch, daß derselbe gutartig und ohne Zwischenfälle erregt habe. (Vergl. hierzu die Neutermeldungen in No. 87, 88 und 89 unseres Blattes.)

Die Kap-Kairobahn kommt!

Bekanntlich gibt es bei uns offiziös abgefärbte sogenannte „Imperialisten“, deren Grunddogma lautet: Deutschlands Zukunft liegt in Mittelafrika, aber es darf sie sich nur erschließen durch eine Verständigung mit England, durch einen Austausch von kleinasiatischen gegen afrikanische Werte. Mit anderen Worten: wir sollen verzichten auf das Ideal: „Von Hamburg bis Bagdad“ und England dafür auf das Ideal: „Von Kap bis Kairo“.

In der Theorie klingt das nun alles wunderhübsch, aber in der Praxis lachen die Engländer höchstens über die herzlich naive Zumutung, daß sie aus Gründen der weltgeschichtlichen Gerechtigkeit und der „Verunft“ — das dritte Wort im Munde dieser unserer weisen Politikusse — die Cecil Rhodes'schen Ideale, die im Grunde genommen aus dem schwarzen Erdteil einen britischen Erdteil machen wollen, zu unseren Gunsten abschwören sollen. Sie tun zwar gelegentlich so, als nähmen sie diese deutschen „Anregungen“ ernst, und benutzen dann den unverwundlichen Optimismus der genannten überklugen Leute, um zunächst einmal ihr Schäfchen ins Trockene zu bringen. Dann aber tritt regelmäßig irgend eine „Stöckung“ in den endlosen Verhandlungen über die große deutsch-englische Verständigung ein, und ihr Zustandekommen wird von neuem um ein halbes oder ganzes Jahr hinausgeschoben. Das Spiel geht nun schon eine ganze Weile so fort: von irgendwelchem Nachlassen der englischen Betätigung in Mittelafrika ist dabei auch mit der schärfsten politischen Lupe nichts wahrzunehmen.

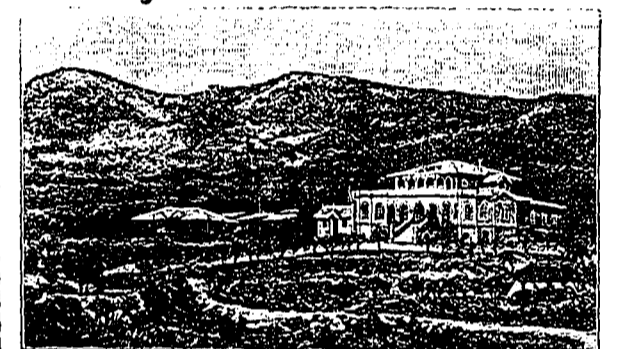
Nun kommt überdies eine Nachricht, die zeigt, daß der Rhodes'sche Kap-Kairoplan von England gegenwärtig sogar mit verdoppelter Energie betrieben wird. Das Haupthindernis dafür bildet bekanntlich die mittelafrikanische Barriere Kongostaat-Deutsch-Ostafrika, die sich zwischen den englischen Besitz im Norden und den im Süden Afrikas schiebt, also gerade die Zone, die nach der Vorstellung jener Politiker vorzugsweise uns reserviert bleiben soll. Ihre Durchbrechung mittels einer englischen Eisenbahn entweder durch Deutsch-Ostafrika oder durch den belgischen Kongostaat hindurch war schon lange das eifrige Bestreben der britisch-afrikanischen Imperialisten, das aber bisher an dem entschiedenen Widerspruche Deutschlands scheiterte. Denn weder wollten wir den Westen unserer Kolonie wirtschaft-

lich den Engländern ausliefern, noch sie durch eine britische Bahn auf dem belgischen Tanganika-Ufer umgehen und absperrn lassen.

Jetzt bringen aber auch der Pariser „Temps“, sowie belgische und englische Blätter trotz der bekannten offiziellen belgischen Dementis die sensationelle Nachricht, daß Deutschland endlich nachgegeben und den Engländern eine Bahn von ihren nordafrikanischen Besitzungen durch belgisches Gebiet an den Tanganikasee zugestanden habe! Mit Belgien wäre die Britische Regierung bereits vorher einig geworden. — Damit wird die von uns schon vor einiger Zeit gebrachte Notiz, man habe im belgischen Gebiet nördlich des Tanganika eine anscheinend mit Vermessungsarbeiten beschäftigte englische Expedition beobachtet, in ein ganz besonderes Licht gerückt, obwohl sie inwischen amtlich als falsch bezeichnet worden ist. Es scheint also tatsächlich am Tanganika doch „etwas vorzugehen“, und zwar etwas, das uns kaum Freude machen kann!

Wir aber müssen uns fragen: Wenn die Reichsregierung das ihr von ihren eingeweicht tuenden Anhängern zugeschriebene weltpolitische Programm an einer so wichtigen Stelle derartig durchlöchern läßt, welchen Wert hat dieses Programm dann überhaupt noch für uns? Wenn es Deutschland keine anderen „Erfolge“ einträgt, als fortwährende Nachgiebigkeiten gegen England, dann wird niemand verhindern können, daß es schließlich dem allgemeinen Spott verfällt, was dem Ansehen der Vera Bethmann-Hollweg kaum zuträglich sein dürfte.

Höhenkurort „Kijabe Hill“ an der Ugandabahn.



Nähere Auskunft erteilt die Eigentümerin des Kurorts, die Firma **SCHAUER, WELTER & CO., Kijabe Hill, British East Africa** sowie die Redaktion der **D. O. A. Z.**

Zimmer von Rp. 6.— an pro Tag inclusive voller Pension, besondere Ermässigung für längeren Aufenthalt.

Carl Bödiker & Co.

Komanditgesellschaft a. Aktien
Hamburg, Hongkong, Canton, Tsingtau, Swakopmund, Lüderitzbucht, Windhoek, Karibib, Keetmanshoop.

Proviant, Getränke aller Art, Zigarren, Zigaretten, Tabak usw. unverzollt aus unseren Freihafenlagern

ferner ganze Messe-Ausrüstungen, Konfektion, Maschinen, Mobiliar, Utensilien sowie sämtl. Bedarfsartikel für Reisende, Ansiedler und Farmer



Bestellkatalog, Prospekte, Anerkennungs-schreib., Kostenschlägige Preisformulare u. Telegraphenschlüssel an! Wunsch zur Vertg.

SPEDITION

Morogoro
Kilossa

Helferich & Co. Daressalam

Tabora
Tel. 13.
Kigoma

SAMMELLADUNGEN

Tel. 73.

Trüsart Cognac

seit 40 Jahren anerkannt
beliebte Marke!
Bezug durch die hiesigen Importeure.



TRUS
Die leistungsfähigste
Mühle f. den Hausge-
brauch, f. Hand-, Gäh-
pel- u. Motor-Betrieb.
Macht unabhängig vom Müller!
JRUS-WERKE Dusslingen
Jakob Rilling & Söhne, Württ.

L. Jillich - Kwai

Post, Telegraph, Telephon: Wilhelmstal

Ständiger Versand in Postpaketen u. Kisten:

Stets frische Ware!

Leber-, Rot- und Mettwurst per Pfd.	Rp. 1,--
Zungenw., Cervelat u. Salami	„ „ „ 1,25
Schinkenwurst, Landjäger etc.	„ „ „ 1,25
la. Rauchfleisch, Cassler	„ „ „ 1,25
Seitenspeck, geräuchert	„ „ „ 1,25
Schinkenspeck, geräuchert	„ „ „ 1,50
Rollschinken	„ „ „ 1,75
Lachsschinken, Kugelschinken	„ „ „ 1,75
la. Flomensalmal	in 2 Pfd. tins à „ 1,75

Um Irrtümer zu vermeiden, teile ich ergebenst mit, dass ich keinerlei Vertretung oder Niederlage meiner Waren in Daressalam habe, solche sind nur von Kwai, wenn direkt von hier bezogen!

Versand an alle Bahnstationen der Zentral- und Northahn!

Landwirte!
Farmer! :::

Auch in den Kolonien hat sich die Anwendung von Kali als unentbehrlich für die Erzielung von Höchsterten erwiesen. Alle Auskünfte und Spezialbrochüren über rationelle Bodenbearbeitung in den Kolonien kostenlos.

Kalisyndikat, G. m. b. H., Berlin SW. 11, Dessauerstrasse 28/29.

Hygienische Bedarfsartikel
Neuester Katalog mit Empfehlung vieler Aerzte u. Prof. gratis u. franko. **H. Unger**, Gummifabrik, Berlin NW, Friedrichstr. 91-92

Schauba,

als Baugrundstück geeignet, in der Nähe der Upangastraße gelegen, 14000 qm groß, ist zu verkaufen. Näheres durch **Zaffer, Daressalam.**

Straußfedern fertig auf den Hüften, kosten 20 cm lg. 30 Pfg., 30 cm lg. 50 Pfg., 40 cm lg. 1,—, 50 cm 3,—, 20 cm breit 10,—, 25 cm breit 20,—, 30 cm breit 30,—, 1 m lg. 75,—, 1 m lg. 100,—. Ill. Preisliste auch über Boas und Stolen, künstl. Blumen etc. gratis.



Einkauf von rohen Federn, Paradiesvögeln, Reiherfedern, Gräsern, Palmen etc.

Hermann Hesse
Dresden, Schaffelstrasse

Max Steffens

Daressalam

Morogoro

Tabora

Drogenabteilung.

Bergmanns Zahnseifen, Pebecco, Kalodont
Roger und Gallet-Seifen und Parfüms
Mülhens Toiletten-Seifen in allen Preislagen
Mülhens Eau de Cologne
Haarwässer: Eau de Quinine, Eis-Kopfwasser, Birkenwasser, Peru-Tannin-Haarwasser
Badeschwämme, Gummischwämme
Gillette Rasierapparate, Gillette Klingen, Rasiergarnituren, Rasiernäpfe, Rasierpinsel, Rasierseifen
Amol
Brust-Caramellen, Löflunds Malzbonbons
Athenstädts Eisentinktur, Scotts Emulsion, Perlussin, Dr. Trainers Yoghurt Tabletten.

GUSTAV BECKER Nachf.

Inhaber: FRITZ HEUER

Telefon Nr. 57 Daressalam Telefon Nr. 57

Sattlerei

Polsterei

Fahrräder, Marke Brennabor
Tropenkoffer
Kabinenkoffer
Handtaschen
Geschirre, Reit- und Tragsattel
Rucksäcke, Wäschesäcke, Gewehrfutterale, Lederwaren
Zelte und Zeltausrüstungen
Kochlasten, Liegestühle, Klappstühle usw.
Einradwagen — Tragstühle
Arbeiterzelte
Tauwerk — Bindfaden
Segeltuch — Markisenstoffe
Polstermöbel, Bettstellen, Chaiselongue
Bettwäsche — Matratzen — Schlafdecken
Tischlampen, Kokosläufer, Fenstervorhänge
Kinderwagen — Sportwagen
Schuhwaren für Herrn, Damen- u. Kinder
Veranda-Sitzmöbel, Wiener Stühle

Werkstätten für Reparaturen u. Neuanfertigung

Zur Leopardenplage!!

Rud. Webers
weltberühmte Doppelfedern
für Leoparden, Löwen, Tiger etc., und
Selbstschüsse,
Fallen zum Lebendfang.
R. Weber's Fuchseisen Nr. 11^b 4,50
Ill. Preisliste sämtl. Rud. Weberscher Erfindungen gratis.
R. Weber, k. k. Hofj., Raubtierfallenhaus, Haynau i. Schl.
60 gold. Med. 9 Staatspr.



Sterilisierte Alpenmilch

der Berner Alpen-Milchgesellschaft
STALDEN i. Emmenthal (Schweiz)
sichert dem Tropenbewohner

Gesundheit und Kraft.

Unentbehrlich auf Jagden und Reisen.
Von Aerzten und Spitalern warm empfohlen

Deutsch-Ostafrikanische Bank

Hauptanstalt Berlin SW11
Dessauer Strasse 28-29
Telegraph-Adresse Ostafra
Zweigniederlassung Daressalam

Notenbank für Deutsch-Ostafrika
übernimmt alle in das Bankfach schlagende Geschäfte

M. Th. Curmulis □ Daressalam

Colonialwaren
IMPORT

Frisch angekommen:

Mortadella-Wurst, Anchovis-Filet in Oel, Anchovis-Filet in Tomaten-Sauce, Thunfisch, Antipasta, Chianti, Ital. Rotwein, Barberato Muscatwein, Asti-Spumante.
Sumatra Havana Rotschild, ff. Cigarren, 25 St. pr. Kiste.
Jambò Sana Gesundheits-Cigaretten.
Pa. Sonnen- u. Regenschirme für Damen und Herren.
Spazierstöcke — Neuheiten.

Carl Dorn, Morogoro.

Wagenbauerei : Schmiede : Dampfschloß
empfehlen sich
zur Neuherstellung von Lastwagen, Weiterwagen und Kastenwagen, sowie zur Ausführung aller einschlägigen Arbeiten.
2817
Prompte, schnelle Bedienung. Solide Preise.

II. Allgemeine Deutsch-Ostafrikanische Landesausstellung 1914

Daresalam.

15. bis 30. August 1914.

Bureau: Daresalam, Stuhlmannstraße. — Telephon No. 78
Heimischer Arbeitsauschuß: Berlin, Roonstraße 1.

Paul Wegner,

Leuestrasse 28 Daressalam Leuestrasse 28

Bau- und Möbeltischlerei

Möbel aller Art
auf Lager

Anfertigung jeder in mein fach schlagender Arbeit & Prompteste Ausführung

[Musterbücher liegen aus.]

Handelsbank für Ostafrika

Telegramm-Adresse: „Tangabank“

in Tanga

Telegramm-Adresse: „Tangabank“

Vermittelt sämtliche Bankgeschäfte wie Goldüberweisungen per Brief oder Telegramm. Akkreditierungen. Ankauf von Wechseln und Verfallschuldensdokumenten. Bevorschussung von Warenverschiebungen.

An- und Verkauf von Geldsorten und Effekten. Annahme und Verzinsung von Depositen. Provisionsfreie Scheck-Konten. Aufbewahrung von Wertpapieren und Wertgegenständen in den Tresors der Bank usw.

Kaloderma

KALODERMA-SEIFE
KALODERMA-GELEE
KALODERMA-REISPUDDER

Unübertroffen zur Erhaltung einer schönen Haut.

F. WOLFF & SOHN
KARLSRUHE
BERLIN-WIEN



Kaloderma-Rasierseife in Aluminiumhüllen

Zu haben in Parfümerie-, Apotheken u. Drogeriegeschäften

Alleinige Importeure für Daresalam:

Debers & Co. G. m. b. H.

GERMANIA

Lebensversicherungs-Aktien-Gesellschaft zu Steffin.

Lebensversicherungen zu günstigsten Bedingungen.

Wegen Auskunft und Prospekte wende man sich an die

Haupt-Agentur: Hansing & Co., Daresalam.

Untergagenten gesucht.

O. Grimmer, Daresalam-Tabora

Fernruf: 48 — Postschließfach 23 — Telegr.-Adr. Grimmer

Alleinvertretung der Firma
SALZMANN & Co., CASSEL

für Zelte, Zelttuche, Segel- und andere Leinen, Drelle, Wäsche- und Postsäcke, Wagen- und Bootsplanen, Waggondecken, sowie aller Art Stoffe, für Markisen, Vorhänge und Handtücher etc. etc.

Diese Liste erscheint jeden Mittwoch, bei Eintreffen von Europadampfern noch außerdem nach Bedarf.

Empfehlenswerte Hotels.

Der Preis jedes einzelnen durch Linien abgegrenzten Raumes beträgt pro Monat 4.50 Rp., zahlbar vierteljährlich pränumerando. :: ::

Daresalam

„Hotel Burger“

Hotel grüner Baum Einziges Hotel am Bahnhof
Verin. Engert

Hotel und Restaurant „Fürstenhof“

Hotel zur Eisenbahn Saubere Zimmer
Inhaberin: Frau Arno
Gute bayerische Küche.

Morogoro

Hotel Sailer

F. X. Sailer. Kalte und warme Speisen in jedem Zuge.

Tabora

Hotel Tabora Am Markt Gerlach & Mendt
Große luftige Zimmer. Pension.

Bahnhofs-Hotel

Inhaberin: Frau W. Froebes.
Gr. luft. Zimmer. Pension. Boys am Bahnhof.

Nigoma

Hotel zur Nigomabucht

Kalte u. warme Speisen Saubere Fremdenzimmer

Bes. J. Wagentruf

Tanga

Grand Hotel Tanga.

R. & W. Glöckl.

Mombo

Barf-Hotel u. Bahnhofsrestauration
Inb.: Gg. Martensen.

Mombasa

„Afrika-Hotel“, Mombasa

Inhaber: Georg Götz
Eigenes Boot an jedem Dampfer.

Nachruf!

Am 6. d. Mts. starb in unserem hiesigen Hospital an Schwarzwasserfieber unser Aufseher

Gustav Friedrich Paul Albrecht.

Er hat uns gute Dienste geleistet und stets treu seine Pflicht erfüllt. Wir werden sein Andenken in Ehren halten.

Tabora, den 7. November 1913.

Philipp Holzmann & Cie.,
Gesellschaft mit beschränkter Haftung.

Nachruf.

Am 22. Oktober dieses Jahres verstarb auf seiner Pflanzung Kassangha bei Station Igalula der Pflanzler und Unternehmer

Ludwig Winterheimer.

Wir wollen unserm guten Ludwig stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Malagarasi, den 31. Oktober 1913.

Seine Freunde.

OTTO GRIMMER

DARESSALAM

TABORA

Telegramm-Adresse: Grimmer — Fernruf: 38

Sammelladungsverkehr

Verschiffungen
nach allen Welthäfen.

Spedition
Kommission

Ausrüstung von Jagd-
safaris
Hypotheken- und Grund-
stücks-Vermittlung

Nachruf!

Sehr verehrte Landsleute, wer würde wohl die Güte haben durch freundliche Gaben mitzuhelfen, ein Klavier für unseren Sinderjaal zu gewinnen, das der musikundigen Schwester hilft, den Gefang der lieben Kleinen zu pflegen und sie fröhlich zu unterhalten. Auch die kleinste Gabe ist herzlich willkommen!

Frau R. Willerbach
Pfarrhaus.

Kautschuk-

stempel, aus bestem vulkanisiertem Kautschuk in allen Grössen u. Formen werden schnellstens und zu billigsten Preisen angefertigt.

Deutsch-Ostafrikanische Zeitung G. m. b. H., Daressalam

Bekanntmachung.

Am 11. August 1913 starb in Mbuju der Ansiedler

Emil Pubanz.

Forderungen oder Zahlungen an den Nachlass sind bis zum 1. März 1914, 10 Uhr vormittags, zu richten an

J. G. Seidel,

gerichtlich bestellter Nachlasspfleger in Neulangenburg.

Tischler od. Zimmermann

welcher mit Bandsäge vertraut ist und selbständig arbeiten kann, per sofort oder später gesucht. Offerten mit Gehaltsansprüchen und Zeugnissen oder Lebenslauf unter **N. 3.** an die Expedition der Zeitung.

Gesucht Rp. 6000.— als I. Hypothek

auf ein neu zu erbauendes Geschäfts- und Wohnhaus mit 2500 qm grossem Grundstück.

Offerten unter „Neubau“ a. d. Expedition der Zeitung.

„HOTEL GRÜNER BAUM“

Sonnabend, den 15. November 1913, abends 8 Uhr

Grosses Konzert

der Askarikapelle

1a. kalte Küche.

Gut gekühlte Getränke.

Zu recht zahlreichem Besuch ladet ergebenst ein



Herm. Eggert.

Christo Loucas

Daressalam—Tabora

Kolonialwaren
Konserven

Weine :: Spirituosen

268]

Kommission

Export :: Spedition :: Import

Die Kautschukkrise und die Maßnahmen zu ihrer Bekämpfung.

Der Tiefstand der Kautschukpreise hält unverändert an und die Regierungen fast aller Produktionsgebiete haben daher Maßnahmen zur Unterstützung des Handels und zur Verhinderung eines Zusammenbruches des Kautschukhandels ergriffen. Selbst Brasilien, dessen Wildkautschuk seinen Preis bei weitem am besten gehalten hat, hat die Ausfuhrzölle wesentlich herabgesetzt. Belgien hat für die geringsten Qualitäten den Ausfuhrzoll gänzlich aufgehoben, für die besseren Qualitäten eine gleitende Zollsкала eingeführt und die Kongoleisenbahn dazu veranlaßt, eine ganz bedeutende Ermäßigung des Frachttarifes für Kautschuk einzuführen. Da aber auch hiermit die Wirkungen der Krise noch nicht behoben sind, geht, wie den „Hamburger Nachrichten“ aus Brüssel gemeldet wird, die Regierung damit um, Ausfuhrprämien für den kongokolonialen Kautschuk nach dem Muster der bekannten Zuckerprämien einzuführen und damit den Produzenten einen Selbstkostenpreis von 5 Franken zu garantieren. Jetzt hat sich auch Frankreich zu einer einschneidenden Hilfsaktion auf Staatskosten entschlossen, zunächst allerdings nur für das am schwersten betroffene Äquatorial-Afrika. Wie „La Dépêche Coloniale“ meldet, soll der Ausfuhrzoll von Frs. 0,60 auf Frs. 0,30 je kg ermäßigt werden, ferner beabsichtigt man sowohl den Einkaufspreis an die Eingeborenen für den nicht aus Konzeptionsgebieten stammenden Kautschuk — gegenwärtig 3 Frs. pro kg — ganz erheblich herabzusetzen, ebenso die Abgaben der Konzeptionsgesellschaften pro kg im Konzeptionsgebiet produzierten Kautschuk.

Und was hat Deutschland getan? Während diese drei Staaten also zu ganz energischen Hilfsaktionen auf Kosten der Staatskasse sich entschlossen haben, ist in Deutsch-Ostafrika nur eine Ermäßigung der Eisenbahn- und Seefrachten eingetreten, und allerdings weiteres Entgegenkommen in bezug auf Gewährung von Kredit an einzelne Pflanzler sowohl wie auch zum Zwecke der Errichtung weiterer Kautschuk-Waschanstalten in Aussicht gestellt (s. den Artikel „Das Kaiserliche Gouvernement und die Kautschukkrise“ in Nr. 80 unserer Zeitung, d. Red.), und in Kamerun hat die Regierung der Kaufmannschaft die Einrichtung einer staatlichen Kautschukkontrolle und ihre Mitwirkung bei Zentralisierung des Handels zugesagt, die Kosten sollen aber von der Kaufmannschaft getragen werden. Trotz der schweren Krise hat sich also die deutsche Kolonialverwaltung nicht veranlaßt gesehen, den Gummiausfuhrzoll aufzuheben, dagegen die Einfuhrzölle erheblich erhöht. Excellenz Solf ist seitens der Kaufleute ausdrücklich darauf aufmerksam gemacht worden, daß die Erhöhung der Einfuhrzölle den Ausfall an Gummizöllen decken sollte. Nun hat man den Kaufleuten nicht allein auf der einen Seite die Hilfe versagt, sondern auch auf der andern Seite sogar noch größere Lasten auferlegt. Excellenz Solf hält doch sehr viel von einer gleitenden Skala beim Ausfuhrzoll, weshalb hat er diese denn nicht eingeführt? Bei hohen Gummipreisen ist der Zoll wohl zu ertragen, bei verlustbringenden Preisen macht es dagegen sehr viel aus, ob der Verlust durch den Einfuhrzoll vermehrt oder durch seine Aufhebung vermindert wird.

Der große Kanaltunnel.

Selten ist das Schicksal eines großen, für die ganze zivilisierte Menschheit hochbedeutenden technischen Verkehrsunternehmens so eng mit politischen Erwägungen verflochten gewesen, wie der neuerdings wieder viel besprochene Untersectunnel Calais-Dover, der die Inselnatur Großbritanniens bis zu einem gewissen Grade aufheben würde.

Schon beim ersten Auftauchen des Planes, so schreibt die „Deutsche Zeitung“, unter Napoleon I. spielt die Hoffnung, durch einen solchen riesigen Maulwurfsgraben die unüberwindliche Schutzwand Englands, die englische Flotte, zu untergraben und zur Ohnmacht zu verdammen, eine entscheidende Rolle. Unter Napoleon III. gedeiht das Projekt, dessen Hauptbefürworter damals der Franzose Thome de Gémont († 1892) war, dagegen in der Atmosphäre der ersten französisch-englischen entente cordiale recht üppig, und in der Folgezeit kommt es sogar zu umfangreichen Erdarbeiten auf beiden Seiten, die aber 1883 wegen der plötzlich wiedererwachten politisch-militärischen Invasionsfurcht der Briten abgebrochen werden müssen. Die neueste, vielversprechende Renaissance des von der Öffentlichkeit fast schon mit der berühmten Seeschlange in einen Topf — man verzeihe den Ausdruck — geworfenen Tunnelplanes aber verdankt ihr Dasein dem jüngsten, gegen Deutschland gerichteten „herzlichen Einvernehmen“ zwischen England und Frankreich, das in der Tat Aussicht hat, zu einem dauernden politischen Gebilde zu werden, weil seine

Ursache, die bedrohliche Stärke Deutschlands, ebenfalls zu den dauerhaften Erscheinungen Europas gerechnet werden darf.

Hinzu kommt freilich noch eins, um die Verwirklichung des kühnen Gedankens heute in greifbarere Nähe rücken zu lassen als früher: das sind die technischen Fortschritte der Neuzeit. Der erste Napoleon verwarf die ihm von Matthieu und später von dem Ingenieuroffizier Henry gemachten Vorschläge, weil er bei dem damaligen Stande der Technik in einem über 40 Kilometer langen Untersectunnel mit Recht ein phantastisches Hirngespinnst erkannte. Auch der von seinem Großneffen in den fünfziger Jahren mit lebhaftem Interesse aufgenommene Plan Gamonds krankte an für jene Zeit kaum überwindlichen technischen Schwierigkeiten. Dagegen kann heute kein Zweifel mehr sein, daß die technische Seite der Frage kein Hindernis mehr bildet. Darüber gibt ein kürzlich erschienener Sitzungsbericht der „Franco-British Travel Union“, der zur Förderung des Planes gegründeten englisch-französischen Kanalbau-Gesellschaft, lehrreiche Aufschlüsse.

Geplant ist danach der Bau zweier einleitiger Tunnel und eines Abwässerungsschachtes, wie sie ja bei allen größeren Tunnelbauten der letzten Zeit hergestellt wurden. Zahlreiche wasser- und luftdicht abschließbare Verbindungsgänge zwischen den beiden Haupttunnels würden der Luftzirkulation und dem Verkehr der Arbeiter dienen, was um so nötiger wäre, als die Länge der Tunnel je 31 englische Meilen betragen würde, wovon 24 unter dem Meere zu liegen kämen. Die Tunnel sollen außen mit jenem dicken Zementmantel umkleidet, und innen durch gußeiserne Segmente gegen Druck verstärkt werden. Man erwartet übrigens im Ton- und Kreideboden des Kanalgrundes keinen solchen Bergdruck, wie er beim Bau der großen Alpentunnels mehrmals auftrat und die Berechnungen der Techniker über den Haufen warf, und glaubt hier auch gegen Wassereintritte besser gesichert zu sein als in den wechselnden Gesteinsschichten des Gebirges. Für den Bau des Abwässerungsschachtes rechnet man nach den Erfahrungen des Simplontunnels auf eine Bauzeit von vier Jahren, wozu dann noch die Zeit für den Ausbau der einzelnen Tunnel käme. Jedenfalls würde die Ausführung des Riesprojektes nicht mehr Zeit in Anspruch nehmen, als man bei anderen ähnlichen großen Unternehmungen aufwenden mußte.

Auch die Rentabilität aber soll nach den Ausführungen des Vorsitzenden der Gesellschaft, des Barons d'Erlanger, gesichert sein. Bei einem Kapitalaufwand von 320 Millionen Mark und einer Betriebskostensumme von insgesamt 8400 000 Mark, rechnet er für den Anfang einen jährlichen Reingewinn von 22 700 000 Mark heraus, der sich später noch steigern würde, weil man sicher darauf rechnen dürfte, daß der Tunnel 50 vom Hundert des Reiseverkehrs vom Kontinente nach England an sich ziehen werde.

Es bleiben also noch die Bedenken politisch-militärischer Natur, die aber, wie bereits angedeutet, unter dem Eindrucke der englisch-französischen Annäherung bei den Engländern mehr und mehr im Schwanken begriffen sind. In der konservativen „Morning Post“ wurden diese Fragen z. B. vor einigen Wochen sehr eingehend erörtert, und der Verfasser kam zu dem Schlusse, daß die militärisch-politischen Vorteile eines solchen Tunnel für England die Nachteile weitaus überwogen. Sei auch die Gefahr nicht ganz von der Hand zu weisen, daß ein kühner Feind, namentlich wenn er durch die Luft herangeflogen komme, sich des einen Tunnelausganges bemächtigen könne, so genüge es doch vollkommen, wenn das andere Tunnelende in der Hand eines der beiden Verbündeten bliebe, um jeglichen Verkehr durch den Tunnel unmöglich zu machen. Gewaltige Vorteile bedeuteten aber für England einmal die Sicherung der Lebensmittelzufuhr im Kriege, wodurch die Gefährlichkeit feindlicher Kaperschiffe erheblich herabgesetzt werde, und dann die Möglichkeit, rasch englische Expeditionstruppen auf das Festland hinüberzuwerfen, was in einem Zukunftskriege zu einer „enormen strategischen Wohltat“ für England werden müsse.

Nach dem Bericht des Barons d'Erlanger sollen übrigens die weitgehendsten Vorkehrungen getroffen werden, um eine feindliche Ueberrumpfung des englischen Tunnelausganges unmöglich zu machen. Dieser Ausgang soll nämlich mitten in den Wirkungsbereich der Forts von Dover verlegt werden, so daß er von diesen jederzeit unter ein vernichtendes Feuer genommen werden könnte. Außerdem würde natürlich für Minen, Sperrtore und dergleichen ausgiebig gesorgt werden, wodurch der Tunnel in kürzester Zeit unpassierbar gemacht werden könnte. Hohe englische Offiziere verlangen allerdings noch die gleichen Vorsichtsmaßregeln auf französischer Seite, ehe sie dem Plan ihren Segen erteilen; es ist aber wohl anzunehmen, daß Frankreich ihnen in diesem Punkte gern willfahren wird.

Wie man sieht: der Gedanke des großen Kanaltunnels „marschiert“, und wenn es auch nicht gerade deutschfreundliche Kräfte sind, die ihn gegenwärtig vorwärtstreiben, so haben wir Deutsche doch kaum Anlaß, uns seiner Verwirklichung entgegenzustellen. Weder die Befürchtungen noch die Hoffnungen, die von englischer Seite an den Tunnel geknüpft werden, machen auf uns großen Eindruck, da wir kaum glauben, daß dieser neue Verkehrsweg eine merkliche Verschiebung in den militärischen Stärkeverhältnissen Europas hervorbringen könnte. Seine Bedeutung würde vor allem auf zivilisatorischem Gebiete liegen, und jeder Fortschritt hier darf auch unseres Beifalles durchaus sicher sein.

Bedeutende Ausfuhrsteigerung der Kameruner Delpalmprodukte.

Der Kolonialstaatssekretär Dr. Solf erklärte bei seinem Abschiede von Kamerun, allein die Delpalme sichere die Zukunft der Kolonie. Die sieben auf Veranlassung der dortigen Handelskammern zum ersten Male veröffentlichte monatliche Ausfuhrstatistik zeigt für Juni 1913 eine gewaltige Steigerung der Ausfuhr der Delpalmprodukte. Es wurden ausgeführt in dem einen Monate 1.798 Tonnen Palmkerne im Werte von 576.935 Mark und 757 Tonnen Palmöl im Werte von 344.147 Mark, der Gesamtwert betrug mithin 921.082 Mark. Für das Jahr 1911 (für 1912 liegt das amtliche Ausfuhrergebnis leider noch immer nicht vor) stellte sich die Ausfuhr an Delpalmprodukten im monatlichen Durchschnitt nur auf 406.000 Mark. Kamerun scheint also den Wettbewerb mit dem benachbarten englischen Nigercien, das alljährlich für rund 100 Millionen Mark an Palmkernen und Palmöl ausführt, aufnehmen zu wollen. Sobald die fortzuführende Nordbahn bis ins Herz der reichen Delpalmwälder von Nordwest-Kamerun vordringt, dürfte eine weitere enorme Steigerung der Ausfuhr zu erwarten sein.

Geschäftliche Mitteilungen.

Berlin bei Nacht hat eine interessante Bereicherung seines Straßenszenes erfahren. An der Ecke der Jägerstraße und Friedrichstraße, da wo das Nachtleben der Weltstadt am regsten pulsiert, ist eine äußerst großzügige und wirkungsvolle Reklame für „Kupferberg Gold“ entstanden, welche über 60 qm umfaßt. Zunächst ein leuchtender Blis über zwei Etagen an der Wand des Hauses entlang. Darauf wird der Hals einer riesigen Flasche „Kupferberg Gold“ sichtbar, aus welcher Sekt in einem gewaltigen Reichtum strömt. In diesem schäumt und sprudelt seine Lichtstut so naturgetreu, als ob es wirklich Sekt wäre, wonach über dem Ganzen die beiden Worte „Kupferberg Gold“ in majestätischer Größe erscheinen. Die ganze Anlage umfaßt ca. 1600 Glühlampen — 7000 Kerzen, eine Lichtreklame, die den großartigsten Schöpfungen Amerikas nicht nachsteht und geeignet sein wird, zu einer erheblichen Steigerung des schon bedeutenden Umsatzes von „Kupferberg Gold“ in Berlin beizutragen.



APENTA
BITTERWASSER
angenehm, mild, sicher.

Zu beziehen durch alle Niederlassungen der D.O.A.G. und des Usambra Magazine, G.m.b.H.

Ein Glas

Kupferberg

Gold

**lehrt mehr über
dessen Güte, als
Worte es vermögen!**

Wir bitten alle Sektrinker, die unsere Marken bisher nur gelegentlich versucht haben, dieselben gegenüber anderen gleichpreisigen deutschen und französischen Schaumweinen zu kosten.

„Bei allen ersten Handelshäusern in Deutsch-Ostafrika erhältlich.“

Insbesondere raten wir zu einer sogenannten "verdeckten" Probe, da sich alsdann jedes Vorurteil ausschaltet. - Ein solcher Versuch wird die denkbar beste Empfehlung für "Kupferberg" sein, denn unsere Marken werden sich dabei in jedem Falle als Qualitätsweine allerersten Ranges behaupten.

Chr. Ad. Kupferberg & Co.

Hoflieferanten MAINZ. Gegründet 1830

