

unmittelbar an. Wenn man heute die paar Jahre kolonialer Entwicklung überfliegt, welche wir hinter uns haben, so wird man nicht leugnen können, daß oft Privatwünsche von der Regierung nicht haben erfüllt werden können. Wenn, wie es hier der Fall war, auf Grund sachlichster Erörterungen bestimmte Aufgaben formuliert werden konnten, deren Erfüllung der kulturellen Entwicklung des Landes wichtige Dienste leistet, so ist zu hoffen, daß sich Verwaltung und Privatinteressen hier begegnen. Man darf auf beiden Seiten das Bestreben voraussetzen, die koloniale Sache zu fördern und die Beiträge, welche dazu geliefert werden, auch wenn sie von der anderen Seite kommen, anzuerkennen. Darüber muß man sich doch von vornherein klar sein, daß beide Faktoren, Staat und Privatinitiative, aufeinander angewiesen sind, daß keiner auf die Dauer für sich Politik machen kann. Wie weit derartige Fragen wie die hier angeregte sich doch eignen, die absolut notwendige Annäherung zu fördern, muß ich einer beiderseitigen nachsichtsvollen Kritik überlassen. Mein Standpunkt formuliert sich in dem Wunsche, daß die Privatthätigkeit in Fällen, die ihr schwierig erscheinen, sich vertrauensvoll an die Regierung wende, und daß diese solche Gelegenheiten verwerte, um ihren Kredit zu mehren.

Um unserer Sache wieder näher zu kommen, so ist es für die kulturelle Führung des Landes unzweifelhaft wichtig, daß auf dem Gebiete des Binnenverkehrs einmal ein bestimmter Versuch gemacht werde. Unser Fall scheint mir dazu besonders geeignet, weil er in verhältnismäßig engem Rahmen mit einer Mannigfaltigkeit von Faktoren zu rechnen hat, deren praktische Untersuchung ebenso anregend wie lehrreich ist. Kolonialwirtschaft kann nicht zu Hause auf Akademien studiert werden; dort können wir Erfahrungssätze auswendig lernen, die Andere entwickelt haben, aber ihre Verwertung erfordert doch erst einen praktischen Kurzus, für den sich nur draußen Gelegenheit bietet. Es ist ein Ding der Unmöglichkeit, ohne Weiteres Theorien auf die Praxis zu übertragen, bevor daß man gleich an den Ausbau eines weitausläufigen Systems gehen könnte. Es ist schon so manches Kolonialprogramm aufgestellt worden, eines wechselt das andere ab, und doch sieht man keinen merkwürdigen Fortschritt. Das ist eben der Beweis dafür, daß uns die praktische Schule abgeht, ohne welche alle Rentabilitätsrechnungen Phantastiegebilde bleiben. Diese Schule müssen wir erst durchmachen, durch Schaden müssen wir erst klug werden, ehe wir ein Programm entwerfen können, welches Aussicht auf Bestand hat. Aber wir vermögen diese Lehrzeit, ohne die es einmal nicht geht, dadurch zu beschleunigen, daß wir die Augen nach allen Seiten hin öffnen, die bewährten Vorbilder anderer Nationen anerkennen und deren Erfahrungen verwerten; indem wir ferner technisch von vornherein mit den vollkommensten Hilfsmitteln arbeiten, die uns unsere Welt an die Hand giebt.

Dadurch können wir die Entwicklung abkürzen, welche andere Kolonialstaaten im langen Lauf der Zeiten durchgemacht haben, um ihre heutige Blüthe zu erringen. Der verhängnisvollste Fehler, welcher bei dem derzeitigen intensiven Wettbewerbe der Nationen gemacht werden kann, ist zweifelsohne der, daß man blind für die Erfahrungen Anderer den ganzen Entwicklungsengang mit allen Verlöbten noch einmal wiederholen will, den unsere Konkurrenten längst abgeschlossen haben. Ist man, wie wir auf kolonialem Gebiete, einmal im Rückstande, so giebt nur eine zielbewusste Sammlung aller Kräfte die Möglichkeit, beizukommen!

Man suche aus der Fülle der Aufgaben und Fragen, die uns der überreiche Besitz bietet, bestimmte heraus und spreche nicht vor kleinen Aufgaben zurück, um daran Erfahrungen zu sammeln, die uns vor Mißgriffen im Großen schützen werden. Im Einzelne die Bedeutung zu erkennen, welche es für die Allgemeinheit besitzt, sollte der leitende Grundsatz aller derartigen Versuche sein.

Deutsch-Südwestafrrika.

Von den Bondetzwarts.

Der Oberkapitän des Hottentottenstammes der Bondetzwarts Willem Christian hat in einem an den Major Leutwein gerichteten Schreiben vom 26. April d. Js. gelegentlich der Dankagung für die ihm ausgeleitete Jahressubvention von 2000 Mark seiner loyalen Gesinnung Ausdruck gegeben, indem er bittet, Seiner Majestät dem deutschen Kaiser seine achtungsvolle Ehrerbietung versichern zu dürfen. Des Weiteren betont er seinen festen Entschluß, in der Zukunft, ebenso wie er es bisher gethan, den Bedingungen seines Vertrages zu verbleiben und das Gedeihen des südwestafrikanischen Protektorates zu befördern.

Zum Schlusse erwähnt Willem Christian, daß die auf Uhabis zur Verbütung des Munitionsschmuggels und somit zur Beförderung des Friedens stationirten Mannschaften der Schutztruppe seines lebhaften Wohlwills gewiß sein dürften.

Frachtmengen der nach Deutsch-Südwestafrrika in den Jahren 1898, 94 von Hamburg abgegangenen Dampfer.

Die von der deutschen Kolonialgesellschaft in den Jahren 1893 und 1894 direkt nach Deutsch-Südwestafrrika gesandten Dampfer haben folgende Ladungen nach dorthin mitgenommen:

1893, 15. Februar: Dampfer „Carl Woermann“	cbm	kg
	518	9 308
20. Juli: Dampfer „Marie Woermann“	394	52 219
30. Novbr.: Dampfer „Marie Woermann“	236	7 622
1894, 28. Februar: Dampfer „Jean- nette Woermann“	334	23 221
16. Juni: Dampfer „Eulu Bohlen“	388	16 442
30. Septbr.: Dampfer „Kurt Woermann“	371	3 389
30. Novbr.: Dampfer „Thessa Bohlen“	541	6 634

Aus dem Bereiche der Missionen und der Antisklaverei-Bewegung.

Ueber den früh verstorbenen Pater August Schynse, dessen Verdienste um das Missionswerk und um die Kenntniß unseres Ostafrikanischen Schutzgebietes wir wiederholt anerkennend erwähnt haben, bringen die „Petermannschen Mittheilungen“ in einem ihrer letzten Blätter folgenden, ehrenvollen, wohlverdienten Nachruf:

„Schynse ist uns ein gottbegnadeter Mann, beglückert für einen edeln Gedanken, dem er in uner-müdblicher Hingebung, mit nie erlahmender Thatkraft sein Leben widmet; ein aufopferungsfreudiger, bescheidener Mensch, der nicht nach Ehre und Aner-kennung geht, sondern für sich nur die Pflicht kennt; ein begabter Forscher, den eine früh eigene Vielseitigkeit für die Aufgabe, Fremdes schnell und scharf zu erfassen, geschickt machte. Und vergessen wir eines nicht: Trotdem er den Fahnen des Kardinals Savignone folgte, hat er niemals auf-gehört, ein guter Deutscher zu sein.“

Nach einer Mittheilung des Missionars F. C. Griffin in der Missionschrift „Central-Afrika“ der Universitäts Mission ist die wegen der Heu-schredenschwärme ausgebrochene Hungersnoth in Namobara zwar hart gewesen, hat aber nicht die schrecklichen Folgen gehabt, die man zuerst befürchtete, namentlich ist im Bezirk der Missionsstation Magila Niemand Hungers gestorben. Dies schreibt der Berichterstatter wesentlich dem Wirken der Mission zu, der durch Spenden aus England die Zufuhr von Reis aus Sansibar ermöglicht wurde. Bekanntlich hat auch das deutsche Gouvernement große Massen von Reis und anderen Nahrungsmitteln beschafft und unter Zuziehung zu leichter Arbeit an die Hungernden vertheilt.

Aus fremden Kolonien.

Budget von Mozambique für 1894/95.

Einnahmen.

Direkte Steuern	263 880 \$ 000
Indirekte Steuern (hauptsächlich Zölle)	680 900 \$ 000
Verschiedene Verwaltungseinnahmen	391 100 \$ 000
zusammen	1335 880 \$ 000

Ausgaben.

A. Für die allgemeine Provinzialverwaltung.	
Zusammen	526 652 \$ 591

B. Für die Distriktsverwaltung.

1. Bezirk Mozambique	163 258 \$ 187
2. Bezirk Zambezi	253 485 \$ 827
3. Bezirk Lourenço Marques	354 006 \$ 912
4. Bezirk Kap Delgado	28 239 \$ 650
5. Bezirk Inhambane	126 594 \$ 852

C. Ausgaben aus früheren Budgetperioden.

Deckung von Ausgaben aus früheren Budgets.	1 000 \$ 000
zusammen	1 453 238 \$ 019

Außerordentliche Ausgaben (insbe-sondere zur Sicherung der portu-gies. Herrschaft in Mozambique)

102 000 \$ 000

Gesamtausgaben 1 555 238 \$ 019

Rekapitulation.

Einnahmen	1 335 880 \$ 000
Ausgaben	1 555 238 \$ 019

Schlußbetrag 219 358 \$ 019
= etwa 877 432 Mark.

Die Verhältnisse im Somalilande.

Wie der „Zanzibar-Gazette“ von der Benadir-küste gemeldet wird, ist jetzt die Lage daselbst durch-aus ruhig und friedlich. Ali M'har, der Häuptling des mächtigen Hertystammes, hat mit dem Vertreter der italienischen Regierung, Kapitän Filonardi, einen Freundschaftsvertrag abgeschlossen, welchem Beispiele die kleineren Somalikhäuptlinge gefolgt sind. Eine noch sehr fühlbare Nachwirkung der eben be-endeten Feindseligkeiten ist der Mangel an Getreide in den Küstenstrichen. Dieser hat darin seinen Grund, daß der Watorastamm, welcher allein die Küste mit Körnerfrüchten versieht, während der kriegerischen Unruhen durch die Somali behindert worden ist, seine Landesprodukte den Küstenbewohnern zuzuführen. Sie gingen dabei soweit, den Zufluß, auf dem die Watora ihre Waaren zur Küste befördern, durch Ableitung des Shebili unsicher zu machen. Hier-durch wurde außerdem den Räubern Brava, Merka und Mogabesu ihr Wasser entzogen, welche unter

