

GERMAN RESOURCES ON THE MARIANA ISLANDS DIGITAL LIBRARY

compiled by Dirk HR Spennemann

1075. König, B. von. 1913. "Die Finanzlage unserer Kolonien nach der Schutzgebietsdenkschrift, 1911/12." [The financial situation of our colonies according to the report on the protectorates for 1911/12]. *Deutsche Kolonialzeitung* 30, n° 8 Supplement, pp. 130–131.

Review of the 1911/12 trade figures and economic indicators for the German protectorates. Demonstrates the usefulness of the colonies as a supplier of raw materials and as a market for German goods.

Source of Annotated Bibliography Entry:

Dirk H. R. Spennemann (2004) *An Annotated Bibliography of German Language Sources on the Mariana Islands*. Saipan, Commonwealth of the Northern Mariana Islands : Division of Historic Preservation. ISBN 1-878453-71-8.

The German Resources on the Mariana Islands Digital Library is a project jointly supported by:

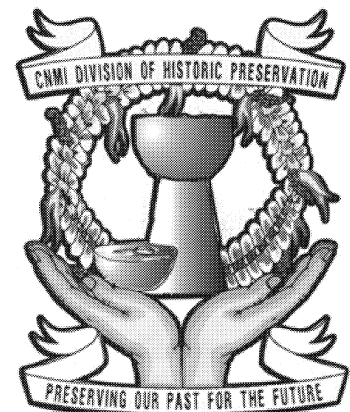
CHARLES STURT
UNIVERSITY



The Johnstone Centre,
Charles Sturt University,
Albury, Australia



Northern Mariana Islands
Council for the Humanities,
Saipan, CNMI



Historic Preservation
Office,
Saipan, CNMI

ländern der Staat der Regel nach der natürliche Bauherr; nur für ihn steht der volkswirtschaftliche Nutzen an erster Stelle, nur er taum sich nötigenfalls mit ihm begnügen. Aus diesem Grunde ist Geheimerr Regierungsrat Schlüpmann Gegner der Verlängerung der Mbarara-Bahn zum Victoria-See. Heute genießen wir nach seiner Ansicht die volkswirtschaftlichen Vorteile, die uns die eigene Bahn bringen könnte, im wesentlichen schon mit Hilfe der Uganda-Bahn, ohne an deren privatwirtschaftlichen Lasten mitzutragen. Wenn zwei Bahnen zum Victoria-See liefen, so würde für längere Zeit jede wohl höchstens 1% Jahresrente erzielen. Die Uganda-Bahn bringe selbst in ihrer heutigen Sonderstellung mehr als 2% v. H. Uns würde durch den Verzicht auf die Befehdung der englischen Strecke ungefähr jährlich 3% des für die eigene Victoria-Bahn nötigen Baugesetzes erspart. Diese Summen seien heute besser für den Zinsendienst anderer Neubauten zu verwenden.

Ueber die ostafrikanische Mittelbahn machte Geheimerr Regierungsrat Schlüpmann die folgenden Äußerungen: Als 1908 die Mittel für die Strecke bis Tabora gefordert wurden, war man an amtlicher Stelle der Ansicht, damit würden auch unsere Tanganjika-Länder erschlossen. Als aber Belgien sich zum Bau der Rufuga-Bahn entschloß, habe sich die Lage von Grund auf geändert, denn unsere Tanganjika-Länder wären nun der Kongotrabe tributpflichtig geworden, weil die deutsche Bahn so weit vom See entfernt geblieben wäre. Wir hätten also das belgische Vorgehen mit dem schleunigen Vorstoß an den See beantworten müssen. In gewissem Sinne wird unsere Tanganjika-Bahn nach ihrer Vollenbung bis zum See eine interkoloniale Linie sein. Schwer- und Güter nach Nordatanga dürften künftig die deutsche und die belgische Tanganjika-Bahn dem Kongowege vorziehen. Im deutsch-französischen Kongoabkommen vom Jahre 1911 spielt der Gedanke gemeinsamer Bahnen schon eine beträchtliche Rolle.

Der Vortragende sieht dem Plan einer ins Kapland vordringenden Eisenbahn mit Swatopmund und Lüderichsbucht als Kopf ziemlich skeptisch an. Die geringe Ersparnis an Seefahrt würde möglicherweise die Post, die Reisenden und hochwertigen Güter anlocken, aber nicht den Hauptgüterverkehr.

Den Satz, für Kolonialbahnen sei der Staat der gegebene Bauherr, begründete Herr Geheimerr Regierungsrat Schlüpmann noch näher. Für jemanden, der nur die privatwirtschaftlichen Renten in Ansatz bringen könne, sei im allgemeinen solch ein Unternehmen ein Wechsell mit allzulanger Sicht. Die Bahn müsse in der Kolonie ihren Verkehr sich erst selbst schaffen, und das gehe nicht von heute auf morgen. Ein Beispiel sei die Mbarara-Bahn, die als Privatunternehmen entstanden ist, aber bald verstaatlicht wurde, weil der Eigentümerin der Atem ausging. Die Tanganjika-Bahn ist heute noch Privatbahn, jedoch nur der Form nach; der Staat hat mehr als 90 v. H. des Geschäftsanteils der Eigentümerin. Auch lehrt er ihr das Baugeld für die Strecken von Morogoro an. Die erste Teilstrecke Darüsselam—Morogoro ist seinerzeit aber als wirkliches Privatunternehmen gebaut worden. Die Gründung konnte indes nur gelingen, indem der Staat die Verzinsung der Anlage gewährleistete und große Landgerechtigame bewilligte. Mehrlich ist die Manengubabahn ins Leben gerufen worden. Auch die Stabi-Bahn wäre ohne die großen Land- und Bergwertgerechtigame schwerlich von Privaten gebaut worden. Sie ist bekanntlich vor drei Jahren vom Staate angekauft worden, wie sich denn zurzeit alle größeren Linien mit Ausnahme der Manenguba-Bahn und mit der bei der Tanganjika-Bahn erwähnten Einschränkungen im Eigentum des Staates befinden.

In seinen Schlussworten kam der Vortragende noch einmal auf die verkehrsbelebende und verkehrsschaffende Wirkung billiger Sätze zurück und warnte den Kolonialbahnpolitiker, die sichtbare und mittelbare Rente seines Unternehmens mindestens heute und morgen in den Vordergrund zu stellen. Wenn irgendwo, dann sei in den Tochterländern eine Bahn vornehmlich volkswirtschaftliches Hilfsmittel; nur im Rechte des Ganzen soll sie gesehen werden. Der Weg zu dem Vorteil einer auskömmlichen Rente sei nicht ein hoher Frachttax, sondern ein starker Verkehr. Kleiner Nutzen von großem Umsatz!

Diese Wahrheit ist bisher gewiß nicht unbekannt gewesen, wertvoll indes ist, daß der Leiter unserer Kolonialpolitik und einer der ersten Fachleute seines Amtes sie mit solchem Nachdruck betonen. Darauß, dürfen wir hoffen, wird den Schutzgebieten recht bald ein unmittelbarer Vorteil erwachsen.

Die Finanzlage unserer Kolonien nach der Schutzgebieten Denkschrift 1911/12.

Wie unsere Betrachtungen über den Kolonialetat für 1913¹⁾ ergaben, bieten die Finanzen unserer tropischen Kolonien ein erfreuliches Bild. Dies bestätigt die jüngst erschienene Denkschrift 1911/12 (Rechnungsjahr 1911) mit der ihr beigegebenen Statistik.

¹⁾ „D. Kol.-Ztg.“ 1912 Nr. 48 und 49.

In Ostafrika betrug die Einnahme aus der Hütten-, Häuser- und Kopfsteuer 4,27 Millionen Mark, 5 671 12 M mehr als im Vorjahre. Das ist auf die Heranziehung bisher unbesteuerteter Stämme im Innern — Bezirke Udsjidi, Bufoba, Muanisa — und die auf dem Kolonialkongreß 1910 befürwortete immer mehr durchgeführte Erhebung der Kopfsteuer zurückzuführen, wodurch auch die keine eigenen Hütten besitzenden arbeitsfähigen Eingeborenen betroffen werden.

Die Gewerbesteuer brachte rund ¼ Millionen Mark, 1 715 666 M mehr als im Vorjahre, wovon ein beträchtlicher Teil auf die von den Bahnen erschlossenen Gebiete Kilimatinde, Mpapua, Tabora und Moschi entfällt, während fast 50 000 M den steigenden Reingewinnen der Plantagen bei Tanga zu verdanken sind.

Die Einnahmen aus Zöllen betragen 4,42 Millionen Mark, 3 608 71 M mehr gegen das Vorjahr; das ist den stark gestiegenen Einfuhrzöllen zu danken, da die Ausfuhrzölle infolge verminderter Ausfuhr von Elfenbein und wildwachsendem Kautschuk etwas zurückgegangen sind.

Die steigenden Zolleinnahmen in Darüsselam (1910: 1,5 Millionen Mark, 1911: 1,8 Millionen Mark) zeigen den Einfluß der Mittellandbahn, der sich mehr und mehr auch auf die bisher von der Uganda-Bahn beherrschten Gebiete am Vittoria-See zu erstrecken beginnt. Die eigenen Einnahmen Ostafrikas stiegen von 3,6 Millionen Mark in 1903 auf 13,2 Millionen Mark in 1910, und sind für 1913 auf 13,8 Millionen Mark veranschlagt. Noch bedeutender waren verhältnismäßig, ja teilweise absolut, die Einnahmesteigerungen bei Kamerun. Die Einnahmen aus der direkten Eingeborenensteuer und den Tributzahlungen betragen rund 1,9 Millionen Mark, 350 000 M mehr gegen das Vorjahr und über 930 000 M mehr gegen das Soll. Die Zölle erbrachten 4,7 Millionen Mark, fast 750 000 M mehr gegen das Vorjahr und 1½ Millionen Mark mehr gegen den Voranschlag!

Auch die „sonstigen Einnahmen“ überschritten den Voranschlag um rund 260 000 M.

Alles dies spricht für die Ansicht derjenigen, welche Kamerun für unsere entwicklungsfähigste Kolonie halten und die Ausdehnung ihrer Grenzen freudig begrüßen.

Die eigenen Einnahmen Kameruns, 1903 nur 2 Millionen Mark, betragen 1910 fast 7 Millionen Mark, und sind für 1913 auf fast 9 Millionen Mark veranschlagt.

Die günstige Entwicklung der Finanzen Togoß hat eine weitere Steigerung erfahren. Trotz der durch den Einsturz der Landungsbrücke hervorgerufenen ungünstigen Beeinflussung der Einnahmen aus den Verkehrsanlagen schließt das Rechnungsjahr 1911 mit einem Ueberschuß von 672 924 M ab. Die Steuern brachten 796 250 M, über 20 000 M mehr gegen das Vorjahr und 311 750 M über den Voranschlag; die Zölle ergaben über 2 Millionen Mark, rund 260 000 M mehr gegenüber dem Vorjahr und 555 000 M gegenüber dem Soll. Allerdings war das Jahr 1911 für die Delfruchternte ein Rekordjahr, und es muß damit gerechnet werden, daß künftige trockenere Jahre einen vorübergehenden Rückschlag und damit auch eine vorübergehende Verschlechterung der Finanzlage bringen werden.

Die eigenen Einnahmen Togoß betragen 1903 nur 1,1 Millionen Mark, 1910 schon 3,2 Millionen Mark, und sind für 1913 auf 3,4 Millionen Mark veranschlagt. Seit dem Jahre 1903 hat Togo eines Reichszuschusses nicht bedurft.

Was Neu-Guinea betrifft, so ist die Rechnung für 1911 noch nicht abgeschlossen. Sie wird nach Annahme der Denkschrift voraussichtlich günstig abschließen, denn die eigenen Einnahmen der Kolonie haben sich weiter recht gut entwickelt. Die im Rechnungsjahre 1911 fällig gewordenen Zollbeträge beziffern sich auf rund 773 000 M an Einfuhrzöllen (gegen rund 673 000 M im Vorjahre), und auf 197 000 M an Ausfuhrzöllen (gegen 167 000 M im Vorjahre), so daß die Gesamteinnahme an Zöllen die des Vorjahres um 130 000 M und den Etatsvoranschlag für 1911 um 164 000 M übersteigt. Zur Kopfsteuer wurden weitere Gebiete herangezogen.

Die eigenen Einnahmen des sog. alten Schutzgebietes (Neu-Guinea und Bismarck-Archipel) stiegen von 134 000 M im Jahre 1903 auf 855 000 M im Jahre 1909, die der Karolinen, Palau und Marianen im gleichen Zeitraume von 64 000 M auf 362 000 M. Für die späteren Jahre liegen noch keine Gesamtziffern vor. Bekanntlich ist für 1913 ein erhöhter Reichszuschuß in Aussicht genommen¹⁾, um die reichen natürlichen

¹⁾ Siehe „D. Kol.-Ztg.“ 1912 S. 807 und 842.

Silzquellen der bisher etwas stiefmütterlich behandelten Kolonie zur Entfaltung zu bringen. Abgesehen von einer Ausgestaltung der Verwaltung kommt dabei besonders die Förderung der Kofos- und anderer Kulturen sowie die Verbesserung des Sanitäts- und Veterinärwesens in Betracht.

Die eigenen Einnahmen Samoas im Rechnungsjahr 1911 betragen rund eine Million Mark (Voranschlag 826 700 M), wovon rund 600 000 M auf Zölle, fast 315 000 M auf Steuern, der Rest auf verschiedene Einnahmen entfallen.

Die Mehreinnahmen gegenüber 1910 beruhen, da die Steuereinnahme nur um ein geringes stieg und den Behauptungspunkt wohl ziemlich erreicht hat, auf einer Steigerung der Zolleinnahmen von rund 153 000 M teils infolge Erhöhung des Wertzolls von 10 auf 12½ v. H., teils infolge der vorteilhaften Preislage der Kopra. Die eigenen Einnahmen der Kolonie stiegen von 477 000 M im Jahre 1913 auf 733 000 M im Jahre 1909, und sind für 1913 auf 971 000 M veranschlagt. Seit 1909 einschl. bedarf Samoa eines Reichszuschusses nicht mehr.

Finden wir hiernach in allen unseren tropischen Kolonien zum Teil beträchtliche Einnahmesteigerungen, so trifft für Südwestafrika nicht das Gleiche zu. Seine eigenen Einnahmen — ausschließlich jener der Eisenbahn- und der Militärverwaltung und der außerordentlichen Einnahmen — betragen 14,58 Millionen Mark gegen 15,99 Millionen Mark des Voranschlags und 15,205 Millionen Mark des Vorjahres. Während Steuern, sonstige Abgaben und Hafeneinnahmen gegen den Voranschlag zusammen um über eine Million gestiegen sind, betragen die Zolleinnahmen nur etwa 9 Millionen Mark, fast 2 Millionen Mark weniger als der Voranschlag, die Einnahmen aus der Bergverwaltung nur 2,186 Millionen Mark, 475 000 M weniger als das Soll. Insgesamt belief sich nach Abrechnung der Mehreinnahme die Mindereinnahme auf 1,41 Millionen Mark.

Der Rückgang der Diamantenförderung minderte sowohl die Zolleinnahme, wie die Einkünfte der Bergverwaltung. Dazu trat eine weitere Mindereinnahme bei den Zöllen infolge der Verminderung des weißen Bahnbaupersonals. Wie bekannt, ist der Rückgang der Diamantenförderung auf den hohen Bruttozoll zurückzuführen, der einen Abbau der ärmeren Sande nicht lohnend erscheinen ließ. Man wartete deshalb die inzwischen mit rückwirkender Kraft erfolgte Wertregelung ab, wonach anstelle des Bruttozoll eine Nettoabgabe getreten ist. Diese Neuregelung hatte aber ihre Schatten schon vorausgeworfen, und die Förderungsberichte der Herbstmonate des vorigen Jahres lassen bereits ein erfreuliches Ansteigen der Produktion erkennen. Auch für Südwestafrika darf man daher mit guter Zuversicht in die Zukunft sehen.

Insgesamt erscheint die Finanzlage unserer Kolonien in Afrika wie in der Südsee recht günstig, wenn man erwägt, daß die gesamten eigenen Einnahmen derselben, im Jahre 1903 erst 9,69 Millionen Mark, für 1913 bereits auf 44,67 Millionen Mark veranschlagt werden konnten, während an Reichszuschüssen, 1903 insgesamt 20,56 Millionen Mark, für 1913 nur 22,49 Millionen Mark gefordert werden. Die eigenen Einnahmen sind also um fast 35 Millionen Mark, die Reichszuschüsse um noch nicht 2 Millionen Mark gestiegen. Von den Reichszuschüssen entfallen 14,75 Millionen Mark auf Südwestafrika (Militärverwaltung), 3,6 Millionen Mark auf Ostafrika (Militärverwaltung), 2,8 Millionen Mark auf Kamerun (Militärverwaltung), 1,3 Millionen Mark auf Neu-Guinea. Eine Steigerung des Reichszuschusses hat in den elf Jahren von 1903 bis 1913 stattgefunden bei Südwestafrika um 4½ Millionen Mark, bei Kamerun um 812 000 M, während bei Ostafrika eine Minderung um 1,96 Millionen Mark, bei Neu-Guinea nebst Inselgebiet eine solche von 55 000 M erfolgt, bei Togo und Samoa aber der Reichszuschuß fortgefallen ist. Dabei wird aus dem ordentlichen Etat der afrikanischen Kolonien der Anleiheendienst bestritten¹⁾, der für 1913 folgende Beträge erfordert: bei Ostafrika 4 758 000 M, bei Kamerun 1 323 418 M, bei Togo 765 070 M, bei Südwestafrika 3 218 502 M, zusammen rund 10 Millionen Mark.

v. R ö n i g.

Üebnahme Kameruns in deutsche Verwaltung.

Von amtlicher Seite wird wiederum ein Bericht über die Ausdehnung unserer Verwaltung auf die neu erworbenen, früher französischen Gebiete, veröffentlicht. Er betrifft die Station Buala, die

dicht hinter der Altkameruner Grenze, ost-nord-östlich von Kunde liegt. Oberleutnant Zipse berichtet, daß das früher bedeutende Kunde viel verloren hat, seitdem unsere Nachbarn ihre Station nach Babua, weiter nach Südosten, verlegt haben. Von den Eingeborenen war bereits vor zwei Jahren ein großer Teil, um sich der französischen Steuereintreibung zu entziehen, ins deutsche Gebiet abgewandert. Die Häuptlinge des neuen Gebietes zeigten allenthalben Entgegenkommen, der von Babua kam unserer Truppe mit großem Gefolge entgegen und überreichte den Schlüssel der Station, wie er sagte, auf Befehl des französischen Administrateurs. Ebenso brachte die Bevölkerung unserer Landsleute überall das größte Vertrauen entgegen und bot Hühner, Eier und Fufu als Geschenk dar.

Wörtlich berichtet Herr Oberleutnant Zipse weiter: Am 1. Oktober vormittags trafen wir auf dem Posten Buala ein. Der französische Postenfürer orientierte uns eingehend und marschierte, nachdem alle Uebergabeformalitäten erfüllt waren, am 3. Oktober früh nach Bogum ab. Aus der weiteren Umgebung kamen zahlreiche Häuptlinge. In und um Buala war es mit der Verpflegung ziemlich knapp, so daß ich an baldigen Abmarsch denken mußte. Der übernommene Bereich des Postens Buala reicht bis drei Tage östlich vom Posten. Der Posten Zotua, der zu Babua gehört hatte und von diesem mit zehn frischen Soldaten besetzt gewesen war, war gleichzeitig mit Babua geräumt worden. Die Eingeborenen sagten aus, die Franzosen hätten sie bei ihrem Abmarsch befehrt, daß sie vom 1. Oktober ab Deutsch seien.

Den Rückmarsch beschloß ich in südwestlicher Richtung, den geräumten Posten Zotua östlich lassend, durch den alten Babuabezirk über Saga und Waturi zu machen. Ich erreichte Waturi am 15. und Dume am 12. Oktober.

Buala liegt am Iham, der zum Stromgebiet des Schari gehört, und zwar in einer Höhe von über tausend Meter. Die Landschaft ist nicht besonders dicht bevölkert, angebaut wird zumeist Kaffada, während Korn selten ist. Die Bewohner tragen einen aus Linden angefertigten Gendenschurz. Bekleidung mit Zeug ist selten. Die Weiber tragen vielfach als Schmuck einen kleinen Stein in der Nase. Die Bevölkerung macht einen zurückhaltenden, fast verängstigten und keineswegs kriegerischen Eindruck. Sie spricht einen den Betsualen fast unverfälschten Bajadialekt. Es sind schlankte, nicht allzu kräftige Gestalten und ähneln sehr den Mbums. Auch das Land trägt den Charakter der Mbumlandschaften. Waffen, Speere usw. waren fast nirgends zu sehen. Der Einfluß der Franzosen endete im Norden an der Bajagrenze. Die Errichtung von Posten im Mbumgebiet soll geplant gewesen sein.

Einen ganz anderen Eindruck macht das Land im Stromgebiet des Nana. Es ist ein zerklüftetes Hügelland, das im Süden in eine mit Galeriewäldern durchsetzte Grasfläche übergeht. Das Stromgebiet des Nana scheint außerst fruchtbar zu sein. Die Ortschaften sind groß und geschlossen angelegt. Die Bevölkerung scheint ziemlich zahlreich zu sein. In einzelnen Dörfern wurden 300 Männer gezählt. Soweit Zählungen angestellt worden, war die Zahl der Männer und Weiber ungefähr gleich, die der Kinder überwog: Die Bevölkerung ist kräftig und macht auch einen intelligenten Eindruck. Die Steuerkraft der Bevölkerung besteht in den nicht allzugroßen Beständen an Gienegummi und der Arbeit ihrer Hände. Allgemein waren die Klagen über die rücksichtslose Art der Steuereintreibung der französischen Soldaten.

Im Süden hat Hauptmann v. Heigelin mit der 10. Kompagnie der Schutztruppe die Besitzergreifung des Bezirkes Gara-Bingam bewerkstelligt. Wir konnten aus der Nachbargegend bereits einen Privatbericht veröffentlichen, der hauptsächlich den Nebenposten Minkebe betraf. Gara-Bingam liegt auf einem kleinen, sich aus der Flußniederung erhebenden Plateau. Der Bericht schließt mit folgenden Worten: Was den Wegebau anbetrifft, so ist nach unseren Begriffen aus Altkamerun gar nichts geschehen. Alle sogenannten Wege sind offenbar lediglich Kegerpfade ebester Sorte. (Solche Klagen führte ja auch unser Bericht aus Minkebe.) Doch können in Beziehung auf Wegebau selbstredend an die Bevölkerung vorerst noch keinerlei Anforderungen gestellt werden, ehe nicht das Jahr des Auswanderungsrechtes verfloßen ist. Was die Besteuerung der Eingeborenen betrifft, so hatte die französische Verwaltung jeden arbeitsfähigen Mann mit 5 Francs und jedes erwachsene Weib mit 3 Francs besteuert.

In der Dépêche Coloniale wird ein Bericht von der westlichsten gemischten Grenzabteilung veröffentlicht. Die französische Abteilung hat am 23. November 1912 mit dem „Amiral Gelmans“ von der Linie Chargeurs-Réunis, Libreville verlassen und sich nach der Mondabucht begeben. Dort trafen sie bereits die deutsche Abteilung unter Leitung von Hauptmann Abel. Im Berner Protokoll ist als Ausgangspunkt der Grenze ein Punkt 8 km südlich von der Mandapitze bezeichnet. Es bot einige Schwierigkeiten, diesen Punkt zu bestimmen. Die ganze Küstengegend nördlich von dem Kap Estéria liegt niedrig und ist stark sumpfig; sie enthält zahlreiche Mangrovenbestände. Andererseits war während der außergewöhnlich dünnen Trockenzeit, nach den Regengüssen des September, Oktober, November, der Himmel immer bedeckt und jede astronomische Beobachtung war unmöglich gemacht.

¹⁾ Siehe „D. Kol.-Ztg.“ 1912 S. 806, wo die Zahl 7 884 040 in 8 098 918 (+ 1 881 854) zu ändern ist.