

5. Stimmungsbild aus Südafrika.

Einer unserer Freunde berichtet uns:

Hoherfreut haben uns Auslandsdeutsche die Neuwahlen zum Reichstag im Januar. Hoffentlich gelingt es der Regierung jetzt, die nötigen Gelder für die Kolonien bewilligt zu bekommen auch ohne Zentrum und so vor allem die so notwendigen Bahnen fertig zu stellen. Besonders Deutsch-Süd-West braucht diese Bahnen, die sich sicher rentieren werden. Vor allem müßte sodann angestrebt werden die Verlängerung der Linie Swakopmund-Windhuk, oder, da Swakopmund kein guter Hafen ist, Lüderitzbucht—Nub bis zur englischen Grenze und von da an die Kap Nairobibahn. Im Jahre 1899 wurde ein Vertrag zwischen dem Deutschen Reiche und England abgeschlossen, daß englischerseits keine Bahn von Transvaal aus nach der Westküste gebaut werden dürfe, die nicht durch deutsches Gebiet ginge, und deren Grenz-Kreuzpunkt von der deutschen Regierung zu bestimmen sei. Nun sind aber die Entfernungen Johannesburg—Kapstadt und Johannesburg—Swakopmund einander gleich. Johannesburg aber ist und bleibt der Mittelpunkt von ganz Südafrika, und die meisten Passagiere, die in Kapstadt das Schiff verlassen, gehen nach Johannesburg. Die letzten drei Tage Seefahrt aber sind meistens die unangenehmsten von der ganzen Reise, da sich die bösen Winde von Kap of storms, jetzt Kap der guten Hoffnung, bemerkbar machen. Ich erinnere mich noch genau meiner ersten Ausreise, Oktober 1900; wir hatten herrliches Wetter über den ganzen Ozean bis drei Tage vor Kapstadt, diese letzten Tage war ich wieder seefrank.

Die Durchführung des Projekts würde allerdings auf die größten Schwierigkeiten stoßen, denn Kapstadt und der Kap-Johannesburg-Linie würde damit der Todesstoß versetzt werden. Man darf nicht vergessen, daß das gesamte Budget der Kapkolonie auf den Eisenbahneinnahmen aufgebaut ist. Kapstadt lebt ja in Wirklichkeit in der Hauptsache davon, daß es der nächste Punkt Europa zu gelegen ist und mit allen Plätzen des Binnenlandes verbunden ist. — Es würde sich also um 1000 Meilen (engl.) Abkürzung der Seereise handeln, das macht bei der Ausreise von Europa des gegenströmenden Meeres wegen $3\frac{1}{2}$ Tage und bei der Heimreise nach Europa 3 Tage aus. Welcher Reisende mit dem Ziel nach Transvaal, Drangia und der hinteren Kapkolonie (sowie Natal, wo er 8 Tage Seereise spart), würde nicht vorziehen in Swakopmund zu landen resp. sich einzuschiffen, nicht allein der Zeitersparnis wegen, sondern auch zur Vermeidung der Seefrankheit. — Und dann ist nicht zu vergessen, daß über eine solche Linie der gesamte Gold- und Diamanten-Export geführt werden muß. Der Gold-Export aus Witwatersrand beläuft sich jetzt auf 600 Millionen Mark und wird in absehbarer Zeit auf 1000 Millionen Mark pro Jahr

steigen. Die Diamanten-Ausfuhr von Kimberley und Transvaal beträgt jetzt zirka 200 Millionen Mark. Drei Tage weniger Fahrt bedeutet ein Fünftel der Gesamtfahrdauer; dies würde also nicht nur die Transportkosten, sondern auch die hohen Versicherungskosten für die so wertvollen Ladungen um ein Fünftel verringern. Dieser Transport nebst dem enormen Passagierverkehr allein genügt, um eine Verzinsung des Kapitals zu sichern.

Was hat nun Deutschland bisher getan, um auf jene Bahnverbindung hinzuwirken? Wohl nichts wie meistens in kolonialen Fragen, die die Rentabilität einer Kolonie sichern, und die Rentabilitätslosigkeit ist ja gerade, die meistens das famose Zentrum bewegt, gegen den Kolonialetat zu stimmen. Vor dem anglo-bur-Krieg hätte doch wohl leicht ein Vertragsverhältnis mit den damals unabhängigen Republiken und Südwest hergestellt werden können. Vielleicht hätte auch England während der ersten Zeit des Krieges zu einer Konzession gebracht werden können. So ganz wertlos ist also unsere südafrikanische Kolonie doch nicht, nur muß etwas geschehen, von selbst wird aus nichts nichts, aber mit Fleiß und Ausdauer läßt sich wohl Schönes erreichen. Hierfür kenne ich kein passenderes Beispiel als die deutschen Siedlungen im Kaplande. Ich habe schon früher darauf hingewiesen. Sie sind unerreicht hierzulande. Man muß die Flats bei Kapstadt gesehen haben, wo die Deutschen ein Paradies aus dem scheinbar jämmerlichen Boden geschaffen haben. Auch die Kolonien bei King-Williamstown im Osten und bei Pinetown in Natal sind ein Beweis für das, was getan werden kann bei intensiver Arbeit. Und die ganze Gegend rund herum, wo jene deutschen Pioniere sich angesiedelt haben, ist deutsch, mit deutschen Schulen und deutschen Kirchen. Das Gebiet nördlich des Oranje-Flusses ist nicht schlechter als dasjenige, was die Deutschen in den englischen Besitzungen zu einer Musterkolonie umgewandelt haben. Daß Südwest stets als wasserloses Sandloch, ohne natürliche Hilfsquellen, ohne Mineralschätze und ohne Entwicklungsmöglichkeit dargestellt worden ist, ist wohl von unsern lieben Vettern überm Kanal ausgegangen (und in Deutschland ist man darauf hineingefallen!), mit dem Hintergedanken, es uns bei Gelegenheit einmal abzujagen oder ein mehr oder weniger angenehmes Tauschgeschäft abzuschließen.

In Transvaal ist Het Volk mit 37 unter 69 Sitzen die regierende Partei mit General Louis Botha als Premier und Landwirtschaftsminister, J. C. Smits (einer seiner früheren Unterbefehlshaber) als Kolonialsekretär, Advokat J. de Villiers als Oberstaatsanwalt (Attorney General) und Minister für Bergbau, H. C. Hull als Schatzmeister, J. F. B. Rissik als Minister für Kronland und Eingeborene, G. P. Solomon als Chef für öffentliche Arbeiten. Dieser Ausfall der Wahlen hat den europäischen Markt wenig beeinflusst, denn man weiß, daß die Burenführer zu gute Geschäftsleute sind, als daß sie das gute Huhn schlachten, welches goldene Eier legt. Jedenfalls werden aber die Wahlen die Burenpartei im Kaplande verstärken.