

Deutsch-Ostafrikanische Zeitung.

Erscheint wöchentlich einmal.
Abonnementspreis vierteljährlich:
Für Daresalam 3 Rsp.
Direkt unter Kreuzband bezogen
Für die übrigen Teile des Schutzgebietes 3 1/2
Für die Länder des Weltpostvereins 5.— Mark.
Für Deutschland und seine Kolonien 4.—



Insertionsgebühren f. d. 4-gespaltene Petitzeile 50 Pf.
Abonnements nehmen sämtliche Postanstalten
Deutschlands und Oesterreich-Ungarns zum Preise
von 4 Mk. entgegen. — Postzeitungskliste 1829.
Telegramm-Adresse: „Zeitung Daresalam“.

Jahrgang IV.

Daresalam, den 24. Dezember 1902

No. 51.

An Unsere Leser.

Wir erinnern ergebenst an rechtzeitige Erneuerung des am 1. Januar 1903 ablaufenden Abonnements.

Neu hinzutretenden Abonnenten, welche ihren Wohnsitz in Europa haben, geben wir bekannt, daß die Expedition der Zeitung auch bei Bestellung an unsere Berliner Generalvertretung, Georg Wigge, Berlin W. 35, Lützow Str. 54, auf Wunsch unter Kreuzband direkt von Daresalam erfolgt, sich also des beschleunigten Empfanges der Zeitung wegen die Bestellung und Zahlung nach Berlin als zweckmäßig empfiehlt.

Die Expedition
der „Deutsch-Ostafrikanischen Zeitung“.

Weihnachten.

Morgen kommt der Weihnachtsmann, kommt mit seinen Gaben! So haben wir als Kinder oft in froher Erwartung gesungen; und er wird wohl niemals ausgeblieben sein, die erfüllbaren Wünsche wird er wohl stets redlich erfüllt haben. Auch hier in unserer Kolonie dürfen wir uns der freudigen Hoffnung hingeben, daß uns heute der Weihnachtstisch gedeckt und eine kleine Festgabe bereitet ist. Was haben wir uns gewünscht? Das liebste Weihnachtsgeschenk ist doch wohl jedem in der Fremde und im Auslande lebenden Deutschen ein Gruß aus der Heimath von lieber Mutter-, treuer Vaterhand, oder gar von der geliebten Braut; ein Festgruß, der uns erinnern soll an früher verlebte Christfeste in der frohen Kinderzeit im teuren Elternhause. Wie im trauten Wohnraum (wir alle erinnern uns doch noch jedes Bildes, das dort an der Wand hing) der Baum aufgeschmückt war und im hellen Lichterglanz erstrahlte. Wie an diesem Tage Knecht und Magd mit in das Weihnachtszimmer kamen und am Weihnachtstisch ihre Geschenke von der Herrschaft erhielten; wie die „Sackklapp“ in die Thür flog, in ein Duzend verschiedene Papiere und jedes mit anderer Adresse verpackt, bis zum Schluß doch der wahre Besitzer freudestrahlend sein Geschenk in Besitz nahm. Und ein Altgedicht oder auch ein in ernsterer Form gehaltenes darf zu der Gabe nicht fehlen, das verleiht derselben doch erst den richtigen Werth. —

Vor allem der gute Onkel Fritz oder wie er immer hieß, der als Jungeselle das Weihnachtsfest alljährlich in der befreundeten oder verwandten Familie mitzufeiern pflegte, muß nothgedrungen angedichtet werden, und wenn es im Drang der vielen Vorbereitungen bis auf den letzten Moment hätte verschoben werden müssen. Für den unverwundlichen Hagestolz eine Frau aus Pfefferluchsen mit Augen, Mund und Nase aus Mandelkern, die Hände in die Seite gestemmt, oder einen Schweineschwanz vom Weihnachts-

schlachtefest mit einem Gedicht dazu, das mußte sein! Ohne das hätte Onkel sich schwer beleidigt gefühlt.

O selige Erinnerungen an eine glückliche Jugendzeit! Und wenn dann nach Empfangnahme der Geschenke der allgemeine Jubel verhallt, wenn der Dank für oft unverdiente Elternliebe ausgesprochen, dann vereinigt sich die Familie mit der Dienerschaft in einem Christenhause unter dem brennenden Baum zur Weihnachtsandacht; der Vater liest das den Kindern stets so liebe Weihnachtsevangelium aus der Bibel vor und es wird gemeinsam eins der so schönen tief empfundenen Weihnachtslieder gesungen, die so eine gewaltige Wirkung auf ein empfängliches Herz ausüben. —

Und dann wenn wir unsere Gaben genügend bewundert haben, fordert auch der Magen sein Recht; wir setzen uns an die lange Familientafel und ein dampfendes Gericht Karpfen oder Brachsen darf in Nord-Deutschland am Heiligabend so wenig fehlen wie ein Punsch nach Altmeister Schiller's Rezept: „vier Elemente innig gefellt“. — O wie köstlich können solche Feste verfließen, wie können sie läuternd und veredelnd auf uns wirken, allen Haß und Streit auslöschen, Veröhnung, Freundschaft und Liebe erwecken und anknüpfen! — Ja ein Fest der Veröhnung ist das liebe Weihnachtsfest und das soll es auch für uns sein. Zwar haben wir in der Kolonie jetzt keine äußeren Feinde, die mit offener Stirn gegen uns kämpfen. Aber Feinde haben wir, die im geheimen uns schädigen wollen: das sind die prinzipiellen Kolonialgegner. Gegen diese sind wir allerdings fast machtlos, denn sie wollen sich nicht überzeugen lassen. Wer Einsicht hat oder sich belehren lassen will von Leuten, die ihre Erfahrungen in der Kolonie selbst gesammelt, der wird uns voll und ganz zustimmen, wenn wir unser Deutsch-Ostafrika lieb und wert halten. Die so oft erörterte Eisenbahnfrage noch einmal wieder in diesen Artikel hineinzuziehen, das wagen wir nicht, so sehr uns diese Frage auch am Herzen liegt; sie würde unsere Leser ermüden, ihnen die Weihnachtslaune verderben. Das eine nur bitten wir unsere Freunde in der Heimat: Vergesst unserer nicht, bereitet uns auch ein Christgeschenk, wenn es auch etwas post festum hier ankommt.

Stimmen für die Deutsch-Ostafrikanische Nordbahn.

Noch immer nicht hat man im deutschen Reichstage Zeit und Muth gefunden, für die diesjährigen Sitzungen über das Schicksal der Mrogoro-Bahn zu entscheiden, und aller Wahrscheinlichkeit nach werden sich die Herren Reichstagsmitglieder auch dieses Jahr wieder in die Weihnachtsferien begeben haben, ohne daß jene bereits für den Beginn der diesjährigen Reichstagsverhandlungen geplante Vorlage auf der Tagesordnung erschienen ist.

Unterdessen werden in der heimischen Presse

die Agitationen für und wider die ostafrikanischen Bahnen munter fortgeführt und viele der „Alten Afrikaner“ regen sich darin, um ihr gewichtiges Wort dabei in die Waagschale zu legen. Auch im „Tag“ ist neuerdings aus der Feder eines früheren Gouverneurs von Deutsch-Ostafrika, Rudolf von Bennigsen ein Aufsatz über die Eisenbahnfrage in unserer Kolonie erschienen.

Die Zentralbahn kommt dabei unbegreiflicherweise recht schlecht fort, auch Herr von Bennigsen vertritt den wunderbaren Standpunkt Dr. Meyers, daß tropische Bahnen nur durch solche Gebiete gebaut werden dürften, welche bereits wirtschaftlich entwickelt und produktiv sind. Wir haben bereits in der vorigen Nummer der „Deutsch-Ostafrikanischen Zeitung“ über das Fehlerhafte, Ungerechte und Unnatürliche dieser Anschauung gesprochen und wollen heute nicht mehr darauf eingehen, sondern hier nur der sehr beachtenswerthen Ausführungen Erwähnung thun, welche der Verfasser über die Nothwendigkeit des Baues einer Nordbahn veröffentlicht:

„Die „Nordbahn“ ist die Strecke, welche ihrer örtlichen Lage nach bestimmt ist, der englischen Ugandabahn für den Verkehr nach dem Seengebiet oder vorerst, wenn deren Weiterbau nach dem Spetegolf sich für längere Zeit noch Schwierigkeiten entgegenstellen sollten, für den Verkehr nach dem Kilimandscharo siegreichen Wettbewerb zu machen. Mit dem Ausbau zum Kilimandscharo würde der erhebliche Handelsverkehr nach diesem aussichtsreichen Gebirgsstocke, den jetzt Mombasa an sich gezogen hat, wieder auf Tanga übergehen.

Besonders aber spricht für den Weiterbau zum Kilimandscharo auch noch der Umstand, daß vielleicht die Zeit nicht mehr fern liegt, wo die Ugandabahn zum Verkehr nach deutschem Gebiete nur noch beschränkt brauchbar sein wird. Langsam, aber sicher, kriecht von Uganda die Beulenpest, die in Uganda endemisch ist, an der Eisenbahn hinab, der Küste zu. Sie soll jetzt schon etwa ein Fünftel des Weges nach Mombasa zurückgelegt haben, und wenn sie bis zu der Station, die den Verkehr zum Kilimandscharo vermittelt, gelangt sein wird, so wird der deutschen Verwaltung wohl nichts anderes übrig bleiben, als die Verladung von Gütern und den Personenverkehr über Mombasa nach dem deutschen Kilimandscharo durch Quarantaine-Maßnahmen zu erschweren oder auch zeitweilig ganz zu untersagen.

Es liegt mir nichts ferner, als hier Eisenbahnrentabilitäts-Berechnungen anzustellen. Solche Berechnungen für tropische Gebiete haben sich bisher immer als Luftgebilde bleiben, als sie von Eisenbahntechnikern gemacht werden, deren Aufgabe bisher der Bau europäischer Eisenbahnen gewesen war. Nach meiner Ansicht sollte man daran festhalten, daß man Eisenbahnen in den Tropen, wenn nicht die überzeugendsten Gründe zu anderem Vorgehen beizubringen sind, durch solche Gebiete führt, die entweder schon landwirt-

Lieber

schafflich oder bergbaulich entwickelt sind oder eine solche Entwicklung in sichere Aussicht stellen. Für die „Nordbahn“ bis zum Kilimandscharo trifft diese Voraussetzung zu. Bis Korogwe, dem Endpunkte der bisher ausgebauten Strecke, führt die Bahn durch ein Gebiet, welches rechts und links in weiter Erstreckung zur Anlegung von solchen Kulturen geeignet ist, welche von Eingeborenen mit sicherem Erfolge betrieben werden können, zu Kulturen von Kokospalmen, Sesam, Erdnüssen, Delpalmen, Mais, Reis, Zuckerrohr. Von Baumwolle sehe ich ab, da die früheren umfassenden Versuche von Privaten und der Verwaltung in Deutsch-Ostafrika ein negatives Resultat gehabt haben, und ich mir von den neuerdings wieder angestellten Versuchen kein günstigeres Schlussergebnis verspreche. Schon sind mit gutem Erfolge seitens der Gemeindeverwaltung Tanga in der Nähe der Bahn Eingeborene angesiedelt. Diese Ansiedlungen in Verbindung mit der als Schraube für den Fleiß der Eingeborenen dienenden Häuser- und Hüttensteuer werden allmählich der Eisenbahn Massenprodukte zum Küstenverbrauch und zum Export bis Tanga zuführen. Von Korogwe schneidet die Bahn das Gebirge von Ost-Ufambara, dem Sitze mehrerer großer Plantagen-Gesellschaften. Mögen auch anscheinend die Aussichten dieser Plantagen zur Zeit nicht besonders günstige sein, so ist doch zu bedenken, daß bei Anlegung derselben außerordentlich viele und große Fehler begangen worden sind. Diese Fehler finden ihre leichte Erklärung darin, daß die Plantagenleute und Assistenten nur in den seltensten Fällen deutsche, tüchtige Landwirte, für die Landwirtschaft das Lebensstudium bildete, waren. Leute, denen Viehhaltung, natürliche und künstliche Düngung ebenso Nova sind wie die grundlegendsten Kenntnisse der Forstwirtschaft, werden mit gutem Erfolge Plantagenkulturen jedenfalls nur auf Boden betreiben können, dessen wahnsinnige tropische Fruchtbarkeit, verbunden mit anderen günstigen Bedingungen, auch die Arbeit der Unfähigen noch lohnt. Einen solchen Boden besitzt Ost-Ufambara ebensowenig wie die ihm nachgelagerten Gebirgsstücke von Westufambara, der drei Pare und des Kilimandscharo. Aber Fehler lassen sich wieder gut machen. Tüchtige, landwirtschaftlich erfahrene Pflanzer verzweifeln durchaus noch nicht an dem Kaffeebau in Ufambara. Wenn aber schließlich dortselbst, wie einst im Hochgebirge von Ceylon, der Kaffeebau aufgegeben werden muß, so werden andere Kulturen, wie Thee, Kakao, Vanille, Kardamom, an seine Stelle treten. Der fruchtbare Boden Ost-Ufambaras wird immer in der Lage sein, der Eisenbahn landwirtschaftliche Güter in größerer Menge zuzuführen.

Hinter Korogwe sollte die Eisenbahn — bisher ward nur der Ausbau bis Mombo vergeblich von der Kolonialverwaltung beim Reichstage beantragt — am Fuße von West-Ufambara sich hinziehen. Leider ließ dem Reichstage gegenüber unsere Kolonialvertretung mit Rücksicht auf das Zentral-Eisenbahn-Projekt die weitere Strecke über Mombo hinaus fallen. Ein Vorgehen, demgegenüber nicht mit Unrecht eingewendet ward, daß dann die Eisenbahn ebenfugut bei Korogwe wie bei Mombo stecken bleiben könne. Der Kilimandscharo als erster Endpunkt darf nicht aus dem Auge gelassen werden. West-Ufambara steigt höher hinauf wie Ostufambara und hat in der Höhenlage von 1000 bis 1600 m größere Hochebenen. In seinen höheren Lagen, etwa von 1200 m ab, ist es nachgewiesenermaßen malariafrei. Landwirtschaftliche Versuche aller Art sind dort schon seitens größerer Privatgesellschaften, der Missionen, weniger Privatleute und der Regierung (Station Duai, Bezirksamt Wilhelmsthal) vorgenommen worden und zwar im allgemeinen mit gutem Erfolge. Daß in Duai zu teuer und nicht immer praktisch gearbeitet ist, sollte für die Beurteilung der sonst in Duai mit großem Fleiße erzielten, recht befriedigenden Ergebnisse als Prüfungsmerkmal des landwirtschaftlichen Wertes von Ost-Ufambara nicht in die Waagschale gelegt werden. Der Boden West-Ufambaras ist durchweg recht fruchtbar und, je nach der Höhenlage, zu allen tropischen und subtropischen Kulturen, sowie zur Viehzucht geeignet. Aus diesem Grunde kann auch, wenn die Eisenbahn als Absatzweg am Fuße des Gebirges hinführt und zu ihr hinter durch Private, Gemeindeverwaltung und Gouvernement brauchbare Fahrstraßen gebaut sind, die Besiedlungsfähigkeit West-Ufambaras mit

einer beschränkten Anzahl deutscher Ansiedler nicht geleugnet werden.

Das, was die Ansiedler an Lebensmitteln und an Getränken (selbstgebranntes Bier aus Weizen, Hopfen oder wildem Honig, Wein und Schnäpse aus Weintrauben und anderen Obstsorten, Kaffee) gebrauchen, können sie mit leichter Mühe und sicher hervorbringen. Um ihre übrigen Bedürfnisse zu decken, müssen und können sie je nach den augenblicklichen, besseren, geschäftlichen Konjunkturen für den Verbrauch an der Küste und für den Export Vieh und Viehprodukte (Häute, Hörner, Butter, Käse) Mais, Kartoffeln, Obst, Gemüse, Hopfen, Kaffee, Tabak ziehen. Die wirtschaftliche Kraft des einzelnen, die intensivere Kultur des Bodens und Ausnutzung der Viehwirtschaft würde sehr durch den Zusammenschluß zu landwirtschaftlichen Genossenschaften, die in jeder Weise durch das Gouvernement zu fördern wären, gestärkt werden. Solche Genossenschaften würden allmählich auch imstande sein, Spiritus aus Kartoffeln, Zucker aus Zuckerrohr zu bereiten und Kaffee, Tabak, Konserven von Obst und Gemüse in exportfähigem Zustande herzustellen. Der Rindviehtransport ist jetzt, nachdem Robert Koch ein Immunisierungsverfahren gegen die Surra (Tsetse-Krankheit) beim Rindvieh gefunden hat, auf dem Wege vom Gebirge zur Küste nicht mehr als gefährdet anzusehen. Auch können die Menschen sich bei der Ueberfiedlung von der Küste durch die Fiebergegenden nach den fieberfreien Gebirgsstücken, nachdem Robert Koch die Malaria-Behandlung in die richtigen Wege geleitet hat, durch prophylaktisches Chininehmen mit voller Sicherheit gegen Malaria-Ansteckung schützen.

Die gleichen Verhältnisse wie in West-Ufambara liegen in Süd-Mittel-Nordpare und den Kilimandscharo-Gebirgsstücken vor. Nur wird man dort noch größere, insbesondere der Viehzucht weitere Ausdehnung bietende Flächen finden, und werden die in West-Ufambara zweifellos recht schwierigen Arbeiterverhältnisse daselbst etwas günstiger liegen.

Nie darf man vergessen, daß die Eisenbahn als Verbindungsweg zur Küste die Voraussetzung der erfolgreichen wirtschaftlichen Erschließung der genannten landwirtschaftlich so geeigneten Gebirgsstücke ist. Mit europäischer Besiedlung sollte man alsdann mit der Eisenbahn als Stützpunkt langsam, schrittweise vorgehen und pekuniär leistungsfähige Ansiedler, nicht aber der Unterstützung der Regierung von vornherein bedürftige Leute dazu heranziehen. Zur Förderung von landwirtschaftlichen Berufs-genossenschaften und zur Beschaffung von Grundcredit zu mäßigen Zinsen sollte bei der Verwaltung von Deutsch-Ostafrika ein besonderer Fonds gebildet werden. Dies wurde von mir schon vor Jahren der Kolonialverwaltung empfohlen und gleichzeitig der Vorschlag gemacht, zur Stärkung eines solchen Fonds ihm sämtliche Einnahmen aus Grundverkäufen des Gouvernements zufließen zu lassen, statt sie dem laufenden Etat als Einnahme gutzubringen.

Kürzlich ist ein Ereignis eingetreten, welches den Weiterbau der Nordbahn zu fördern möglicherweise sehr geeignet ist. Während des Kolonialkongresses wurden Proben von Golderzen im Reichstagsgebäude ausgestellt, welche der bekannte Prospektor Janke in Framba aufgefunden hat. Es handelt sich hier anscheinend um einen nachhaltigen, abbauwürdigen Goldfund in Quarzriff. Sieht die nähere Untersuchung Anlaß zu einem Bergbau im großen Stil, so wird der Bau einer Eisenbahn zur Fundstätte erforderlich werden. Ein Blick auf die Karte und eine Vergleichung der in Betracht kommenden Entfernungen zeigt, um so mehr, wenn man die Bodenverhältnisse in Rücksicht zieht, daß diese Eisenbahn am richtigsten in die Nordbahn einmünden würde. Voraussetzlich würde ein Punkt hinter Masinde, welche die Führung der Linie nördlich des Mkomasi-Flußsystems ermöglicht, der geeignetste sein. Von hier würde die Linie durch die Steppe des Pangani — legerer wäre etwa bei Mafirioni zu überschreiten — und dann durch die Massai-Steppe unterhalb des Mangara-Sees in der Richtung von Osten nach Westen auf den Fundort zu führen. Die Ueberschreitung des tief in die steinige Steppe eingeschnittenen Pangani wird besondere Schwierigkeiten nicht bieten. Der Eisenbahnbau in der ziemlich ebenen, steinigen Massai-Steppe wird vermutlich verhältnismäßig sehr leicht zu bewältigen sein. Um den Bau der Eisenbahn bis zur Einmündung in die Nordbahn dem Privatkapital zu erleichtern, könnte die Re-

gierung der Bergbau- und Eisenbahngesellschaft die ausschließliche Bergbaugerechtfame in dem durchschnittlichen Gelände, dessen landwirtschaftlicher Wert ein geringer ist, während die früheren Funde von Granaten, Pleonast, Thurmalin, Bergkristall in der Steppe am Pangani das Gebiet geologisch nicht aussichtslos erscheinen lassen, in größerer Ausdehnung im Anschluß an die schon bestehende Trangi-Konzession übertragen. Sowie der Entschluß der fraglichen Gesellschaft, die Eisenbahn bis zu einem Punkte am Fuße von Westufambara oder Südpare zu erbauen, feststände, wäre schleunigst seitens der Regierung der Bahnbau von Korogwe zu diesem Punkte ins Werk zu setzen. Daß alsdann in Verbindung mit dem Bergbau in Framba die Eisenbahnstrecke von Südpare bis Tanga sich alsbald als ertragreich erweisen und auch die Fortsetzung des Eisenbahnbaues bis zum Kilimandscharo leichter erreichbar sein würde, dürfte keinem Zweifel unterliegen.

Ein Eisenbahnbau bis Framba würde außerdem noch die Hoffnung geben, um von dort aus die Distrikte von Usinja, in denen Gold vorkommt, durch Hinleitung einer Eisenbahn abbauwürdig zu machen. Denkbar ist es allerdings, daß die Bergbau-Gesellschaft den Eisenbahnananschluß in Mrogoro zu suchen vorzieht. Diese Linie hätte den Vortheil, landwirtschaftlich werthvolle Gebiete zu erschließen. Beim Eisenbahnbau in der fraglichen Gegend sprechen die so ohne weiteres nicht zu beurtheilenden Verhältnisse des „ostafrikanischen Grabens“ ein sehr gewichtiges Wort mit.

Aus der Kolonie.

— Zu unserem Artikel über die Schiffbarkeit des Pangani in Nr. 47 wird uns aus dem Bezirk Wilhelmsthal geschrieben:

Zu Ihrer sehr dankenswerthen Mittheilung über die Schiffbarkeit des Pangani erlaube ich mir Ihnen nachstehend einen kleinen Beitrag zur Ergänzung der in dem Artikel enthaltenen Vorschläge zur Nutzbarmachung jenes Verkehrsweges zu liefern, zumal der Artikel meines Erachtens zu leicht neue trügerische Hoffnungen zur Lösung der Verkehrsfrage zu erwecken geeignet ist. Der Pangani wird auf einer größeren Strecke als schiffbar in der Regenzeit bezeichnet und die Einführung von Dampfwagen zur Herstellung der Verbindung zwischen diesem Theile des Flusses und der Ufambarabahn empfohlen. Diese Lösung der schwebenden Frage muß als unmöglich bezeichnet werden, weil bei einer solchen Verbindung von der Küste zum Kilima-Ndjaru und umgekehrt die Lasten 4—bis 6 Monate unterwegs sein würden, zumal die allerdings recht gute Fahrstraße von Mombo nach Korogwe, die zunächst wohl als Theil dieses Verbindungsweges in Betracht gezogen ist, in der Regenzeit schon für gewöhnliches Fuhrwerk unpässierbar ist und zeitweilig kaum ein leerer Wagen durchzukommen vermag. Ein Verbindungsweg von Mombo nach dem Pangani müßte aber fast ständig durch tieferes, in der Regenzeit sumpfiges Gelände führen, so daß gerade zu der Zeit der Schiffbarkeit des Pangani die Verbindung mit Dampfwagen unterbrochen wäre. Eine derartige Befestigung des Weges herzustellen, daß auch in der Regenzeit ein ununterbrochener Fahrverkehr mit Dampfwagen möglich wäre, dürfte im ersten Jahrzehnt an der Höhe der Kosten scheitern. Ob die Einführung von Dampfwagen überhaupt ein glücklicher Gedanke ist, mag dahingestellt bleiben, erfordern dieselben doch einen Europäer oder einen Halbfarbigen zur Bedienung und würden häufiger Reparaturen bedürfen. — Statt an neue zweifelhafte Versuche zu denken, sollte man sich doch lieber der älteren bewährten Transportmittel bedienen! Weshalb denkt man nicht an den Bau einer kleinen Feldbahn, wie sie sich in Deutschland und in den anderen Kolonien bewährt haben? Ein kleines Feldbahngleis dürfte sich an den sumpfigen Stellen des Weges ohne große Unkosten durch untergelegte Balken pp. so verstärken lassen, sodaß keine Gefahr beim Passieren in der Regenzeit vorhanden ist.

Eine kleine durch Arbeiter bewegte Feldbahn würde durch ganz geringe Mehrausgaben eine fast unbegrenzte Leistungsfähigkeit in der Beförderung von Massengütern erreichen, was bei einem Dampfwagen ebensowenig möglich ist wie bei dem bisherigen Trägerverkehr. Gewiß ist es an der Zeit auf ein Hilfsmittel zu fassen, welches bei weiterer Verzögerung der Mombobahn den vorläufigen Anforderungen des Transports zu genügen vermag. Dies kann aber nie ein



Zu Weihnachten!

**Kleine
Aufmerksamkeiten
der verschiedensten Art**

käuflich bei der
Waaren-Abtheilung der „D. O. A. Ztg.“



frische Wurst!

Verkaufe morgen (1. Weihnachtstag) früh:
Schweinefleisch, frische Brat-, Blut-,
Leber- und Zungenwurst sowie Sülze.
H. L. H. Köther.

**Bremer
und
alle
andern**

Cigarren, Cigaretten u. Tabake
bezieht der Raucher am besten und bequemsten per Post-
paket, **garantirt** gute Ueberkunft, direkt von
F. W. Haase in Bremen,

Fabrik und Spezialhaus für den direkten Versand nach den
Deutschen Kolonien.

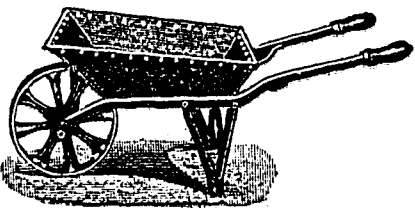
Langjähriger großer Kundenkreis in D.-O.-Afr.

Man verlange illustr. Preisliste von dem Verlag dieses Blattes.

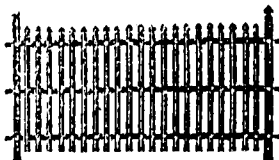
ff. Briefbogen und Couverts

in Cartons von 25 Stück
zu haben in der

„Deutsch-Ostafrikanische Zeitung.“



Billigste und
beste Bezugs-
quelle für
Grossisten und
Wieder-
verkäufer.



Hermann Franken, Schalke i. Westf.
stähl. Export-Schiebkarren, fertige Gitter u. Einfriedigungen
aus profilirten Blechstäben für Export. Export-Eimer und
Spül-Becken.

UNION-CASTLE LINE.

DONALD CURRIE & Co., Managers.

Die rühmlichst bekannten Dampfer der

Union-Castle Mail Steamship Co., Ltd.,

unterhalten

regelmässige 14tägige Dampfer-Verbindung
zwischen

Hamburg, Süd- u. Ost-Afrika u. Mauritius.

Abgang von Hamburg: jeden zweiten Mittwoch nach

Capstadt, Mossel-Bay, Port Elizabeth (Algoa-
Bay), East London, Natal und Delagoa-Bay

abwechselnd bis **Beira** oder **Mauritius** weitergehend

mit Gütern und Passagieren.

Auch werden Passagiere nach **Madeira** und **Teneriffe** befördert. Alle
Dampfer haben Arzt und Stewardess an Bord, bieten vorzügliche Verpflegung und sind
unüberroffen in ihren Bequemlichkeiten und Einrichtungen für Passagiere in allen Klassen.
Nähere Auskunft, sowie Fahrpläne, Fracht- und Passagiertarif erteilen die Agenten
der Linie.

Suhr & Classen, Hamburg, 8

1000 Dank

von vielen Kunden im In- u. Auslande!

Meinen reichillustrirten Haupt-Katalog über
Hygien. und Chirurg. Bedarfsartikel,
Spritzen, Maximal-Thermometer etc.,
ff. Gummiwaren, Chem. techn. u. phar-
macentische Präparate, wie Speciali-
täten aller Länder erhalten Sie auf Wunsch
gratis in der Expedition der „Deutsch-Ost-
afrikanischen Zeitung“ Dareschalam oder
direkt vom Versandhaus für hygienische Spe-
cialitäten

OTTO SEHRNDT, Berlin S. 14.



**Sächs. Musikinstrumenten-
Manufaktur Schuster & Co.**

Markneukirchen
Nr. 234.



Grösste u. älteste Werk-
stätten für den Bau von
feineren Musikinstru-
menten. — Kataloge frei.



Tickets

in Blocs à 100 Blatt

Deutsch-Ostafrikanische Zeitung.

10 Blocs 1 Rp. 32 P.

MAGGI-Würze macht, beim Anrichten zugefügt,
alle schwachen Suppen, Saucen,
Gemüse, Salate, Fleischspeisen u. s. w. augen-
blicklich überraschend **gut** und **kräftig** im Geschmack. Sehr aus-
giebig, nicht zu viel nehmen! Die Maggi-Würze ist ein hervorragendes
Anregungsmittel für den Magen. In jedem Klima auch in angebrochenem
Zustande unbegrenzt haltbar.



MAGGI, Ges. m. b. H., Berlin W. 57.

Lange & Gutzeit

— **Wagenbau** —

Berlin O. 34

Transport-Wagen aller Art

vielfach für die Kolonien geliefert.

Grösste Transport-Wagenfabrik Deutschlands.

Th. Groke in Merseburg (Deutschland). Maschinenfabrik für
Brikkettieren von Erzen, Heiz- und Futterstoffen,
als Kohle, Koks, Torf, Holzspähne, Baumwollenabfälle, Olivenrückstände, Reishülsen,
Kaffeehülsen, Salze etc.

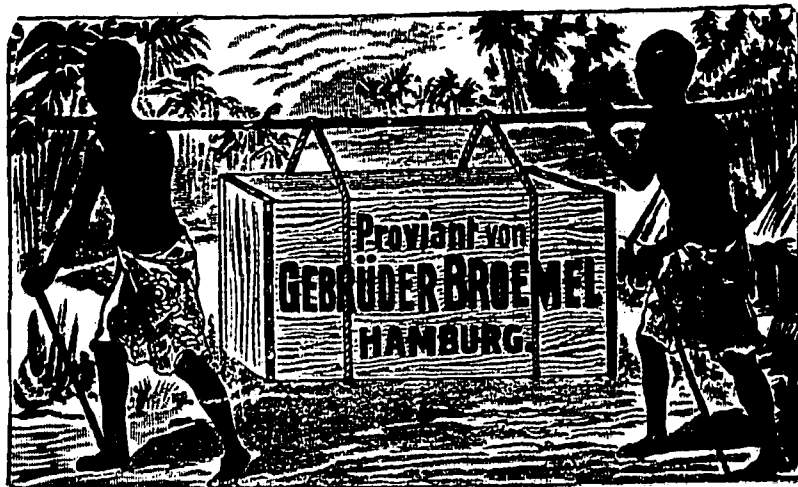
Ziegeleien — Chamottefabriken — Thonrohrfabriken

Kalksandsteinfabriken — Dampfmaschinen

Fussboden- und Wandbekleidungsplatten aus Thon und Cement.

Kugelmühlen — Steinbrecher — Kollergänge.

Hydraulische Pressen — Presspumpwerke — Akkumulatoren.



Spezialgeschäft für:
Conservirte Nahrungs- u. Genussmittel
haltbar für alle Klimate.
Preislisten werden kostenfrei übersandt.

Salta-Spiele

Skat-Karten
(32 Blatt)

Whist-Karten
(52 Blatt)

Knobel-Becher

Gratulations-Karten
in neuen Mustern

Zeitungshalter

stets vorrätig

Deutsch-Ostafrikanische Zeitung.

**Prima Portland Cement
Fichtene Bretter
Wellblech und Dachpappe**

**Banbeschlüge
Baumaterialien
Farbwaren**

offeriren ab Lager billigt

Franz S. Steffens & Co., Daressalam.

Folgende Werke und Bücher sind u. A. bei der
Deutsch-Ostafrikanischen Zeitung zu haben:

Deutsch-Ost-Afrika.

Wissenschaftliche Forschungsergebnisse über Land und Leute un-
seres ostafrikanischen Schutzgebiets und der angrenzenden Länder.

Zur Oberflächengestaltung und Geologie
Deutsch-Ostafrikas.

Ergebnisse der von dem Bergassessor W. Bornhardt in
den Jahren 1895-1897 in Ostafrika unternommenen Reisen.

**Der Nordwesten unserer Ost-
afrikanischen Kolonie.**

Eine Beschreibung von Land und Leuten am Viktoria-Nyanza.
Von Paul Pollmann.

In den Wildnissen Afrikas und Asiens.

Jagderlebnisse von Dr. v. Wissmann.

Reiche Heirath vermittelt
Frau Krämer, Leipzig,
Brüderstrasse 6. Auskunft gegen 30 Pfg.

Photographische Apparate

und Zubehör,

5 x prämiert.

Otto Schroeder,

Berlin S.,

Dranienstrasse 71.

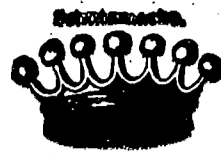
Preisliste gratis bei der Expedition dieses
Blattes.

Gesucht!

Klub Daressalam sucht zum 1. Ja-
nuar 1903 einen

**Haus- u. Wirthschafts-
Verwalter.**

Meldungen an die Expedition d. Ztg.



R. Weber.

III. Preisliste u. Catalog gratis. 29 goldene Medaillen, 8 Staatsmedaillen,
Paris, Warschau, Berlin etc.

R. WEBER, Haynau in Schlesien.

älteste, grösste Raubthierfallenfabrik, (vor 30 Jahren gegründet).

Rud. Weber's weltberühmte Fangapparate und
Doppelfedereisen für Löwen, Tiger, Leoparden etc.,
mit welchen Schillings, Dr. Erdmann u. Dr. Stier-
ling so grosse Erfolge hatten. Selbstschüsse und
neueste Fallen zum Lebendfang.

**Hygienische
Schutzmittel**

Mustr. Preisliste gratis in der Expedition
d. Bl. oder direkt gegen 10 Pfg.
G. Engel, Berlin 160, Potsdamerstrasse 131.

Kunststoffe

Ermittlungen, Arrangements jeder Art be-
sorgt auf alle Plätze der Welt die Weltaus-
funft

Gebhardi & Sonnette,
Berlin W 8, Friedrichstraße 175.

Ansichts-Postkarten

60-80 Sujets auf Lager.

Die Karten sind in feinstem Kunst-Lichtdruck
hergestellt. — Händler Spezial-Offerte.
Karten nach eingehenden Photographien wer-
den schnellstens angefertigt. Mindestzahl
500 Stück eines Sujets.

VERLAGS-ANSICHTEN

Sämmtliche Bilder werden nur auf Platin-
Brom-Papier hergestellt. Wiederverkäufer
besondere Offerts.

G. VINCENTI, Photogr. Anstalt und Hand-
lung photogr. Artikel.
Daressalam, Deutsch-Ostafrika.

Frankfurter Spielkarten

mit runden Golddecken, bestes Fabrikat, jeder-
zeit in jeder Quantität zu beziehen.

„Deutsch-Ostafrik. Zeitg.“

Abh. Papier- u. Bureau-Materialien

OVOS

Pflanzenfleisch-Extrakt
ist bedeutend nahrhafter
und die Hälfte billiger, als
alle Fleisch-Extrakte;
verstärkt Bouillon, Suppen, Saucen,
Gemüse etc

Elweiss-Extrakt-Kompagnie, G. m. b. H.
Berlin N. 58, Stargarderstrasse 60.

Intolge absolut. Haltbarkeit u. Geruch-
freiheit f. d. Tropen d. Geeignete.



Vertretung und Lager:
Hansing & Co.

Pianino,

wenig geb. u. sehr gut erhalten, zu 700 Rp.
hier verkäuf. Anfr. a. d. Exp. d. Bl.

Raubtier-



Fallen.

**186 Löwen
Leoparden,**

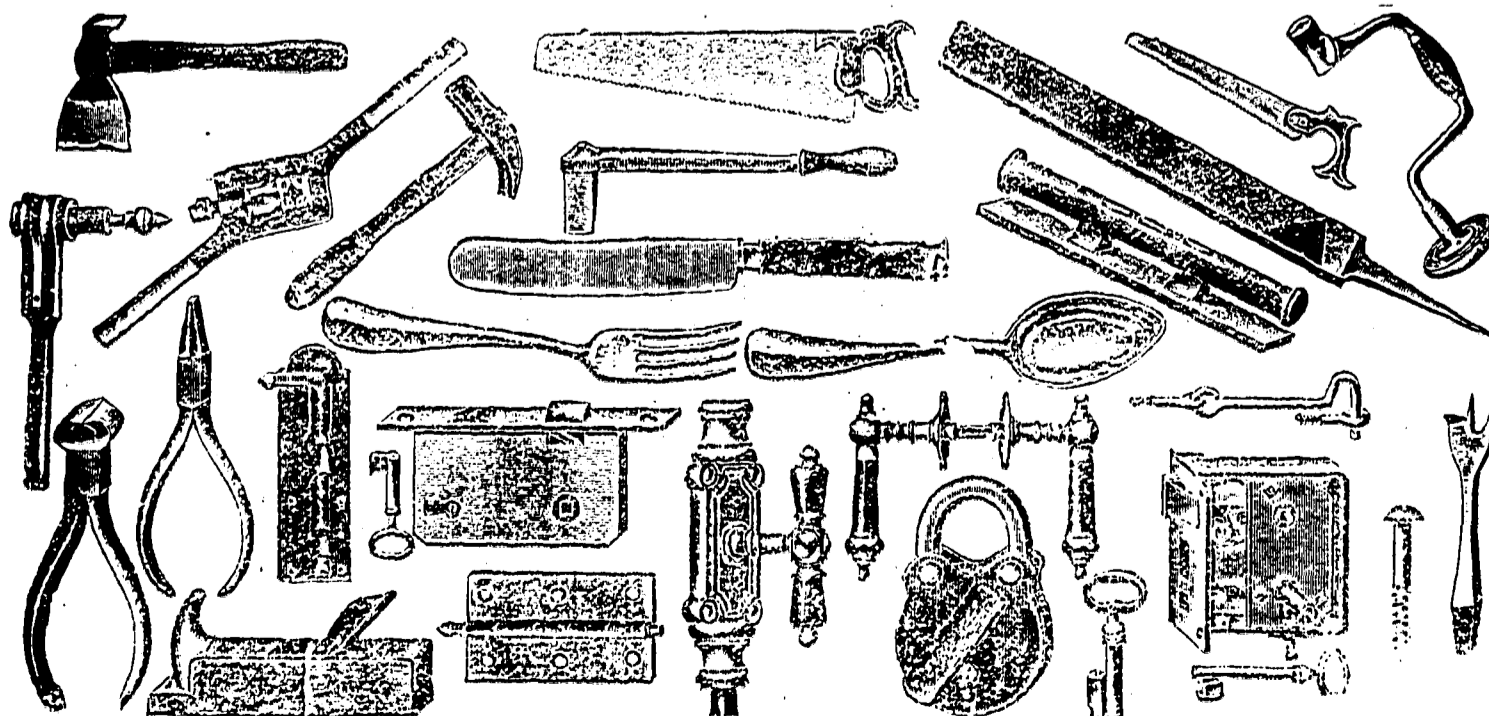
Ginsterkatzen, Zibethkatzen, Serwals etc.
etc. fing Herr v. Quast in Mikindani D.
Ost-Afr. mit unseren unübertroffenen Fallen.
— Illustr. Preiskourante No. 46 gratis. —
Tüchtige Vertreter gesucht.

Haynauer Raubthierfallen-Fabrik
von

E. Grell & Co.,

Haynau i. Schl.

F. GÜNTER, Eisen-Stahlwaren, Farben, Oele etc. Daressalam



- Bade- und Closet-Einrichtungen
- Decimalwaagen
- Wagenachsen
- Schleif- und Abziehlsteine
- Linoleum
- Stabeisen, Bohrstahl
- Trockene und Oel-Farben
- Lein-Oel und Firniss
- Terpentin, Siccatis, Pinsel
- Blei- u. Eisenmennige
- Theere, Carbolineum.

Werkzeuge und Geräthschaften für Plantagen, Berg-, Eisenbahn- und Strassenbau.
Werkzeug für Tischler, Zimmerleute, Maurer, Schmiede. — Kochherde.

Die Armee und die Kolonien.

Dem „Militärwochenblatt“ Nr. 101 vom 19. November 1902 entnehmen wir die nachstehenden bedeutenden Ausführungen des Generalleutnants z. D. Stieler v. Heydekampff:

Die Bedeutung des Eigenbesitzes von Kolonien für das Deutsche Reich und sein Volk ist ja schon vielfach erörtert und auch anerkannt worden, aber doch nicht in dem Maße, wie es der äußere und innere Wert derselben erheischt. Eine solche Erkenntnis ist leider im Volksbewußtsein noch nicht allgemein geworden und wird in einflussreichen Kreisen geradezu abgelehnt, obgleich es auf der Hand liegt, daß ein Eigentümer all sein Streben dahin richten muß, die nutzbringende Entwicklung seines Besitzes nach Kräften zu fördern.

An einer solchen Entwicklung könnten sich alle erwerbenden und produzierenden Berufskreise mit wachsendem Nutzen beteiligen; ihnen werden die Wege durch die Forscher und Männer der Wissenschaft, der Missionen, der Verwaltung und des Schwertes vorbereitet und geebnet. Diese verzichten auf materiellen Gewinn; sie arbeiten pro Deo und pro gloria et patria, indem sie bei ihrem idealen Streben nur ihre Person einsetzen.

Das Ergebnis der kolonialen Arbeit fast aller Berufsstände wird erst durch den Soldaten sichergestellt; wenn jene auf positiven, sichtbaren Erfolg für sich rechnen können, dürfte dies für den Beruf des letzteren wohl nicht so leicht erkennbar sein.

Will man die Bedeutung der Tätigkeit des Soldaten in unseren Kolonien für seinen Beruf erwägen, so ist man geneigt, zuerst an den Nutzen zu denken, welchen die Kriege der alten Kolonisationsmächte in ihren überseeischen Besitzungen für ihre Armeen gehabt haben könnten.

Diese Kämpfe, welche in nah und fern gelegenen Weltteilen oft im großen Stil geführt wurden, aber unter wesentlich anderen Bedingungen, als sie ein europäischer Kriegsschauplatz stellt, konnten doch nur einen sehr beschränkten Nutzen für heimische Verhältnisse haben; im Gegenteil übten sie einen schädlichen Einfluß, indem sie zu irrtümlicher Uebertragung dort gemachter Erfahrungen und zu einer Ueberschätzung der eigenen Leistungsfähigkeit und Organisation führten.

Die Kämpfe gegen völlig unkultivierte Eingeborene in den verschiedensten Kolonien haben nur den Charakter und die Bedeutung bewaffneter Aufstände gehabt; dies war auch in unseren Kolonien der Fall. Die Zeit solcher Kämpfe ist aber für uns vorbei, denn von den kleinen Kriegszügen, die gegenwärtig noch im Hinterlande von Kamerun geführt und wohl bald ihr Ende erreicht haben werden, kann man absehen. Diese Kämpfe haben aber für die europäische Kriegsführung weder einen praktischen noch theoretischen Wert, höchstens die Leistungsfähigkeit der Schutztruppe zu beweisen.

Nachdem die großen Kolonien Deutsch-Ost- und Südwestafrika pazifiziert sind, kann die dortige Verwendung des Soldaten, in erster Linie des Offiziers, nur noch die offizielle Bedeutung haben, die Kulturentwicklung zu sichern und die Autorität der Obrigkeit zu stützen.

Diese militärische Aufgabe wächst aber an kulturellem Wert durch die Ausbildung farbiger Eingeborener zu Soldaten, also zu einer höheren Gesittung, welche nicht ohne günstigen Einfluß auf die Gesamtbevölkerung bleiben kann.

Außer diesen rein militärischen Aufgaben wird der Offizier auch zu administrativer Tätigkeit herangezogen; nicht nur auf dem Posten des Gouverneurs einer Kolonie, sondern auch durch Uebertragung des Amtes eines Bezirksamtmanns oder Stationsleiters; auch Unteroffiziere finden in letzterbezeichneten Stellung Verwendung.

Aber auch in vielen anderen Richtungen wird der Offizier der Schutztruppe, je nach Bedürfnis Befähigung und Neigung, Veranlassung haben, in kulturellem Sinne mitzuwirken; sei es durch Anlage von Wohnstätten und ihrer fortifikatorischen Sicherung und durch Schaffung neuer Verkehrswege; sei es durch Melioration des Bodens durch Ent- oder Bewässerungsanlagen oder

durch seine land- und forstwirtschaftliche auch gärtnerische Ausnutzung; sei es durch nähere Erforschung des Landes nicht bloß in trigonometrischer, topographischer oder geographisch-physikalischer Hinsicht, sondern auch in seinem Nutzungswerte auf und unter der Oberfläche.

Dem Offizier der Schutztruppe können also die mannigfaltigsten, interessantesten kulturellen Aufgaben erwachsen, deren Lösung er, vielfach auf sich allein angewiesen, in voller Selbständigkeit und Verantwortung übernehmen muß, und in denen gerade er als ein thätkräftiger Mann seine volle Befriedigung finden kann.

Es leuchtet nun wohl ein, daß der nach den Kolonien hinausgeschickte Offizier nicht ohne gründliche Vorbereitung, namentlich auf dem Gebiete der Sprachen, in seine dortige Stellung eintreten kann. Wenigstens in einer Fremdsprache — am zweckmäßigsten der englischen — wird er für den persönlichen Verkehr bewandert sein müssen; aber auch in der betreffenden, vorzugsweise im Gebrauch stehenden Eingeborenen-sprache; denn nur mit Hilfe dieser wird er nach einer praktischen Uebung die mannigfaltigen Schwierigkeiten des dienstlichen und privaten Verkehrs leichter überwinden können.

Ein sorgfältiges und umfassendes Studium aller geographischen Verhältnisse der betreffenden Kolonie und ihrer bisherigen Entwicklung dürfte als selbstverständlich anzusehen sein.

Eine Erweiterung der auf anderen wissenschaftlichen und kulturellen Gebieten vorhandenen Kenntnisse ist ja sehr erwünscht; es wird aber auch der praktisch veranlagte Mann, der mit offenen Augen durch das Leben geht, ohne besonders eingehendes Studium im Anschluß an das Vorhandene sich wohl bald zurecht finden. Außerhalb seiner militärischen Berufsarbeit erhofft man von dem Offizier zunächst nur eine verständnisvolle Mitwirkung.

Die geschilderte Art der Verwendung des Offiziers in den Kolonien stellt sich als eine praktische Kolonialschule dar, welche seit 1884, dem Jahre der ersten Besitzergreifung von Kolonien durch das Deutsche Reich, gewiß an nahezu 400 Offiziere durchgemacht haben; gegenwärtig sind 114 Offiziere im Kolonialdienst (50 in Deutsch-Ost-, 33 in Deutsch-Südwestafrika und 31 in Kamerun) verwendet. Manche dieser Offiziere sind ihrer Neigung folgend, wiederholt „draußen“ gewesen oder haben sich sogar vollständig dem kolonialen Kulturwerk gewidmet.

Der persönliche Gewinn, welchen der Offizier aus dieser praktischen Kolonialschule zieht, ist aber neben der Erprobung seiner Thakraft und der Festigung seines Charakters ein unvergänglicher Schatz vielseitiger Kenntnisse und die Gewandtheit, mit Angehörigen der verschiedensten Kultur und roher Völker zu verkehren. Dieser Verkehr ist besonders auf selbständigen Posten mit ernster politischer Verantwortung verknüpft, welche ein wohlüberlegtes, bestimmtes Handeln verlangt, damit weder die eigenen persönlichen sowie nationalen Rechte und Würden preisgegeben, noch die des anderen verletzt werden.

Wenn nun oben bereits gesagt wurde, daß durch den Dienst in unseren Kolonien die Berufsausbildung des Offiziers für eine europäische Kriegsführung keine direkte Förderung gewährt, so wird der deutschen Armee doch ein nicht hoch genug anzuschlagender Nutzen erwachsen. Denn es ist einleuchtend, daß bei ähnlichen Unternehmungen, wie die Expedition nach China, alle Schwierigkeiten leichter überwunden werden können, je zahlreicher das Personal nicht nur in den unteren, sondern auch in den höheren Chargen zu Gebote steht, welches bereits eine umfangreiche Erfahrung in überseeischen Verhältnissen besitzt. Die Heranbildung eines solchen Personals ist jetzt eine notwendige Vorbereitung der Armee für den Krieg, soll dieselbe für die Anforderungen der neu errungenen Weltmachtstellung Deutschlands jederzeit einzutreten bereit sein. Der Reibungsflächen in dem Leben der Völker in den verschiedenen Weltteilen — und in welchem Weltteil hätte Deutschland keine Interessen zu vertreten — giebt es so mannichfaltige, daß selbst die weiseste politische Voraussicht nicht zu

bestimmen vermag, ob und wo zwischen denselben die Flamme emporzüngeln wird.

In der Organisation der Schutztruppe hat auch das Sanitäts-Offizierkorps seinen gebührenden Platz gefunden, indem fast 50 Militärärzte in der praktischen Kolonialschule Verwendung finden; eine Maßregel, welche nicht nur für die Verbreiterung und Vertiefung der medizinischen Wissenschaften und Praxis in Bezug auf Tropenhygiene, sondern auch ebenso wie bei den Offizieren in militärisch-organisatorischer Hinsicht von besonderer Wichtigkeit ist.

Für jene Vorbereitung und Bereitschaft der Armee könnte es nur zweckdienlich sein, wenn Angehörige aller Kategorien des Truppenpersonals und der Armeeverwaltung mit überseeischen Verhältnissen durch Verwendung in den Kolonien vertraut gemacht würden, sogar dort auch durch Ansiedlung in stärkerem Maße festgehalten werden könnten als bisher.

Die praktische Kolonialschule hat für unsere Offiziere aber noch eine ganz andere wesentliche Bedeutung. Deutschland unter seinem kaiserlichen Schirmherrs hat sich im Weltverkehr zu einer hervorragenden Stellung emporgeschwungen. Handel und Schifffahrt, Industrie und Technik, Wissenschaft und Kunst haben mit kluger Arbeit hierzu beigetragen und Wissen und Können in in weiten Volkskreisen verbreitet. Die materiellen und geistigen Errungenschaften sind aber im Weltverkehr nur auszunutzen und flüssig zu machen durch Kenntnis fremder Sprachen und fremder Länder.

Dem Offiziersstand ist ein materieller Erfolg verlagert; aber in idealem Streben ist er auch außerhalb seiner Berufstätigkeit an dem geistigen Aufschwung beteiligt. Dies spricht sich nicht nur dadurch aus, daß der Neuzeit entsprechend, höhere wissenschaftliche Anforderungen beim Nachweis der Befähigung zum Offizier gestellt werden, sondern auch in der alljährlich wiederkehrenden Thatsache, daß von den vielen Hunderten von Offizieren, welche eine höhere wissenschaftliche Ausbildung erstreben und sich zum Examen für die Kriegsakademie stellen, wegen Mangel an Platz kaum der fünfte Teil zu derselben einberufen werden kann. Ein Beweis, daß die geistige Bewegung unserer Zeit auch in dem Offizierkorps lebendig wirkt, und daß dieses bestrebt ist, seine hohe Stellung in der Gesellschaftsordnung zu behaupten.

Hierzu kann aber lediglich theoretische Fortbildung nicht genügen; diese würde einem vergrabenen Schatz gleichen, wenn sie sich nicht bethätigen könnte, nicht praktisch verwertet werden würde. Das ermöglicht aber der Verkehr in und mit der großen, weiten Welt. Auf diesen werden jene Erwerbsstände durch ihren Beruf hingeführt; sie müssen reisen. Unsere Offiziere aber müßten auf diesen geistigen Genuß — bis auf die verschwindend wenigen mit irdischen Glücksgütern begnadeten — verzichten, wenn ihnen hierzu nicht Gelegenheit durch Verwendung in unseren Kolonien geboten wäre, die Welt kennen zu lernen. Dem scheinbaren Ueberfluß an höherer Intelligenz in der Armee, welcher in den militärischen Spezialaufbahnen des Generalstabes, der höheren Adjutantur, an den Lehr- und an den technischen Instituten keinen Platz findet, ist in den Kolonien eine interessante, dankbare Zwischenlaufbahn eröffnet, in welcher reiche Schätze des Wissens und Könnens und der Weltkenntnis gesammelt und der persönliche Thakendrang vollauf befriedigt werden kann. Daß dies in der Armee hinreichend erkannt ist, beweisen die zahlreichen Anmeldungen zum Kolonialdienst.

Die Notwendigkeit einer guten wissenschaftlichen Vorbereitung für denselben, besonders in sprachlicher Beziehung, ist bereits oben auseinandergesetzt. Das Eintreten in solche Vorbereitungsarbeit wie zu einem Examen bei völliger Unbekanntschaft mit kolonialen Verhältnissen hat seine Schwierigkeiten, über welche die Bestimmungen über die an koloniale Expectanten zu stellenden Anforderungen nicht hinwegführen können. Die wissenschaftlichen Mittel zu einer solchen Vorbereitung mögen ja in größeren Garnisonstädten wohl zu erlangen sein, aber nie in den zahlreichen

kleinen, namentlich im fernen Osten oder Westen entlegenen. Dies wird aber am leichtesten möglich gemacht durch die Deutsche Kolonialgesellschaft, deren Abteilungen über das ganze Vaterland verbreitet sind, und deren Mitglieder nach vielen Tausenden zählen.

Nicht nur, daß dieser Gesellschaft und ihren Abteilungen ganz bedeutende koloniale wissenschaftliche und literarische Bibliotheken für ihre Mitglieder unentgeltlich zu Gebote stehen,*) sondern sie bieten auch Gelegenheit — durch verschiedene Fachzeitschriften, von denen die Deutsche Kolonialzeitung jedem Mitglied geliefert wird; ferner durch häufige Vorträge von Mitgliedern und solchen Männern, welche durch ihre Thätigkeit oder Forschungsreisen in fremden Erdteilen reiche

Erfahrungen auf kolonialen Gebieten gesammelt haben —, sich mit den Verhältnissen daselbst in belehrender und unterhaltender Weise vertraut zu machen und so für die wissenschaftliche Vorbereitung zum Kolonialdienst eine allgemeine Orientierung zu gewinnen.

Unter den Mitgliedern der Deutschen Kolonialgesellschaft sind Angehörige der Armee schon außerordentlich zahlreich vertreten, besonders im Westen; in Elsaß-Lothringen sind sogar eine große Anzahl kleinerer Abteilungen vorhanden, die fast ausschließlich aus Offizieren bestehen und dort den Mittelpunkt der geistigen Unterhaltungen und Bestrebungen bilden, denen sich auch manche Personen aus anderen Kreisen angeschlossen haben. Dennoch entspricht die Mitgliedschaft aus der

Armee noch lange nicht der Größe derselben, vor allem aber nicht der hohen Bedeutung der vaterländischen kolonialen Angelegenheiten und dem Anteil, welchen Deutschland sich am Weltverkehr errungen hat. Es dürfte zweifellos für jeden Gebildeten eine Notwendigkeit geworden sein, sich in diesen Beziehungen dauernd unterrichtet zu halten, was durch die Zugehörigkeit zur Deutschen Kolonialgesellschaft wohl am leichtesten und angenehmsten zu erreichen wäre; deshalb kann man nur wünschen, daß diese Gesellschaft eine immer weitere Ausdehnung in der Armee gewinnen möge.

*) Für Anfertigung von Winterarbeiten von Wichtigkeit.

Postnachrichten für Dezember 1902.

Tag	Bezeichnung der Beförderungsgelegenheiten.	Bemerkungen.
1.	Abfahrt des D.-O.-A.-L.-Dampfers „Sultan“ von Zanzibar nach Bombay.	
2.	Ankunft des R.-P.-D. „Bürgermeister“ aus dem Süden.	
3.	Abfahrt des R.-P.-D. „Bürgermeister“ nach Europa.	Post an Berlin 24. 12. 02.
4.	Ankunft eines Gouv.-Dampfers von den Nordstationen und Zanzibar.	
4.	Ankunft eines Gouv.-Dampfers von den Südstationen und Zanzibar.	
7.)*	Abfahrt eines Gouv.-Dampfers nach den Südstationen.	
7.	Ankunft des D.-O.-A.-L.-Dampfers „Reichstag“ aus Bombay in Zanzibar.	
11.	Abfahrt des D.-O.-A.-L.-Dampfers „Reichstag“ von Zanzibar nach den Nordstationen.	
12.	Ankunft des R.-P.-D. „Gouverneur“ aus Europa.	Post ab Berlin 18. 11. 02.
13.	Ankunft des R.-P.-D. „General“ aus dem Süden.	
13.	Ankunft des D.-O.-A.-L.-Dampfers „Reichstag“ von den Nordstationen.	
13.	Abfahrt des D.-O.-A.-L.-Dampfers „Reichstag“ nach Zanzibar.	
14.	Abfahrt des R.-P.-D. „General“ nach Europa.	Post an Berlin 8. 1. 03
14.	Abfahrt des R.-P.-D. „Gouverneur“ nach dem Süden.	
14.)*	Ankunft eines Gouv.-Dampfers von den Südstationen und Zanzibar.	
15.	Abfahrt des D.-O.-A.-L.-Dampfers „Reichstag“ von Zanzibar nach Bombay.	
15.	Ankunft eines englischen Dampfers aus Bombay in Zanzibar.	
16.	Abfahrt eines Gouv.-Dampfers nach den Nordstationen und Zanzibar.	
17.	Abfahrt eines englischen Dampfers von Zanzibar nach Port Elizabeth.	
20.	Ankunft der englischen Post aus Europa in Zanzibar.	Post ab Berlin 28. 11. 02.
20.	Abfahrt eines englischen Dampfers von Zanzibar nach Bombay.	
23.	Ankunft eines Gouv.-Dampfers von den Nordstationen und Zanzibar.	
23.	Ankunft des R.-P.-Dampfers „Kronprinz“ aus Europa.	Post ab Berlin 2. 12. 02.
24.	Abfahrt des R.-P.-D. „Kronprinz“ nach dem Süden.	
25.	Abfahrt eines Gouv.-Dampfers nach den Nordstationen und Zanzibar.	
25.	Abfahrt eines Gouv.-Dampfers nach den Südstationen.	
25.	Ankunft eines englischen Dampfers von Port Elizabeth in Zanzibar.	Post an Berlin 18. 1. 03.
25.	Abfahrt der englischen Post von Zanzibar nach Europa.	
26.	Abfahrt eines Gouv.-Dampfers mit französischer Post über Bagamoyo nach Zanzibar.	Post an Berlin 16. 1. 03.
27.	Abfahrt der französischen Post von Zanzibar nach Europa.	Post ab Berlin 8. 12. 02.
28.	Ankunft der französischen Post aus Europa in Zanzibar.	
28.	Ankunft des mit französischer Post von Zanzibar zurückkehrenden Gouv.-Dampfers.	
30.	Ankunft des R.-P.-Dampfers „König“ aus dem Süden.	
31.	Abfahrt des R.-P.-Dampfers „König“ nach Europa.	Post an Berlin 21. 1. 03.

*) Die mit einem *) bezeichneten Südtouren fallen, wenn kein besonderes Verkehrsbedürfnis vorliegt, aus.

REIN-NAHRHAFT.

ESBENSEN'S BUTTER

IN DOSEN MIT PATENTVERSCHLUSS.

ESBENSEN'S REINE BUTTER

FINDET DEN GRÖSSTEN ABSATZ IN AFRIKA,
UND IST IN ALLEN HANDLUNGEN ERHÄLTICH.
VON KEINER ANDERN ÜBERTROFFEN.

Deutsche Ost-Afrika-Linie.

Gr. Reichenstr. 27

HAMBURG.

Telegr.-Adresse: Ostlinie Hamburg.

Regelmässige vierzehntägige Postdampfer-Verbindung zwischen

Europa, Deutsch-Ost-Afrika und Süd-Afrika.

Nächste Abfahrt nach Europa via Zanzibar, Tanga, Mombassa, Aden, Port Said, Neapel, Marseille, Lissabon, Rotterdam nach Hamburg.

Ab Daressalam: R. P. D. „König“ Capt. Zemlin 31. Dezember 1902.
„Gouverneur“ Capt. Kley 11. Januar 1903.
„Kanzler“ „ Weiskam 28. Januar 1903.

Nächste Abfahrt nach Südafrika u. um's Kap via Mozambique, Beira, Delagoabay, Durban, East London, Port Elisabeth, Capstadt nach Europa.

Ab Daressalam: R. P. D. „Herzog“ Capt. Stahl 19. Januar 1903.

Nächste Abfahrt nach dem Süden bis Quellmane via Zanzibar, Kilwa, Lindi, Mikindani, Ibo, Mozambique u. Beira.

Ab Daressalam: R. P. D. „Präsident“ Capt. Fiedler 11. Januar 1903.
„Markgraf“ „ Carstens

Bangoon Linie:

Nähere Auskunft ertheilen die Agenten in Daressalam

HANSING & Co.