

# Deutsch-Ostafrikanische Zeitung.

Abonnementspreis vierteljährlich:  
Für Daresalam 3 Rup.  
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.— "

Erscheint  
jeden  
Sonntag.

Insertionsgebühren f. d. 4-gespaltene Zeile 7 Pf.  
Abonnements nehmen sämtliche Postämter  
Deutschlands und Oesterreich-Ungarns  
von 4 Mk. entgegen. — Postzeitungsliste  
Telegramm-Adresse: „Zeitung Daresalam“.

Jahrgang V.

Daresalam, den 18. April 1903

No. 16.

## Raubthierfelle. Ein Plus von Tausenden.

Unsere Kolonie ist von der Natur mit Löwen und Leoparden reich gesegnet. Die Einführung der Schutzprämien hat hierfür statistisches Material geschaffen. Diese Prämien, welche in baar jedem bezahlt werden, welcher ein vollständiges Raubthierfell an die Behörde abgeliefert, wurden bei den Eingeborenen — welche nebenbei bemerkt heute noch nur zum Theil von dieser Einrichtung wissen — naturgemäß so beliebt, daß die unerwartet hohen hierfür zur Auszahlung gelangten Summen der Regierung unbequem wurden und jetzt für die Tötung eines Löwen nur 20 Rupie (28 Mk.), für die eines Leoparden nur 10 Rupie (14 Mk.) unter der Bedingung der Ablieferung des vollständigen Felles gezahlt werden. Immer noch schöne Summen auf Grund dessen, daß, einen kleinen früheren Jahresdurchschnitt in Minimalhöhe angenommen, jeden Tag 2 Leoparden und jeden zweiten Tag für einen Löwen die Schutzprämie gezahlt werden mußte.

Die Regierung giebt also zehntausende von Mark für diesen Theil der Landeskultur aus. In Anbetracht dessen, daß diese Summen sich noch eine Reihe von Jahren hindurch zweifellos vergrößern werden, wird die thatsächlich vorhandene Möglichkeit, dieses an sich verlorene Kapital der Kolonie zum großen Theil wiederzugeben und zweckmäßig auszunutzen nur dadurch zu erreichen sein, daß bestehende Hindernisse aus dem Wege geräumt werden.

Es bestehen Stationen — wir fassen speciell eine ins Auge — wo es mehreren Europäern selbstständigen Handlungstreibenden wie Beauftragten von Küstenhandlungshäusern, absolut unmöglich war, auch nur eines der in großer Anzahl bei der Station eingelieferten Felle zu erwerben. Und das aus dem Grunde, weil nach den bestehenden Bestimmungen Felle für 3 Rupie das Stück von der Station verkauft werden können. Dieser billige Preis verhinderte, daß dauernd kein Geschäftsmann trotz der Bereitwilligkeit, eine fast hundertprozentig höhere Summe zu zahlen, in den Besitz dieses Handelsartikels kommen konnte.

Eine weitere Verordnung, welche dennoch den Kaufleuten die Erwerbsmöglichkeit für Felle gegeben hätte, ist ja jene, welche u. a. sagt, daß derjenige, welcher die Decke eines getöteten Leoparden vorzeigt, dieselbe jedoch, falls er mit nur 7 Rupie Schutzprämie zufrieden ist, als Eigentum behalten darf. Dieselbe ist auf einer Station der „Kontrolle“ wegen grundsätzlich aufgehoben worden.

Diese Zustände erscheinen durchsichtig ungesund und müssen im Interesse der Gouvernementsfinanzen wie der freien Konkurrenz verschwinden. Das Abstellungsmittel würde die Bestimmung sein, daß jede Dienststelle verpflichtet wird, die eingelieferten Felle auf dem Wege der öffentlichen Versteigerung zu veräußern.

Die dadurch entstehenden Mehreinnahmen der Regierung würden sich bis auf 100 Prozent vom jetzigen Wert steigern.

Es giebt ja schließlich auch Dienststellen im Innern, wo eine Auktion infolge Nichtvorhandenseins von konkurrierenden Privaten nicht den obenerwähnten intensiven Erfolg zeitigen würde. In diesem Fall würde eben der amtliche Verkauf dieses Handelsartikels an die Küstenhandelsstädte, in denen die Versteigerungen dann stattfinden müßten, den finanziellen Mehrerfolg gegenüber den gegenwärtigen Verhältnissen haben, der unserem Gouvernement wirklich nicht schnell genug gewünscht werden kann.

— Der abermalige Aufschub der Beratung über den Bahnbau Daresalam—Mrogoro im deutschen Reichstage steht so gut wie fest. In der Sitzung am 21. März erklärte Kolonialdirektor Stübel, daß die „Verhältnisse“ es leider mit sich brächten, daß dieser Reichstag nicht mehr die Bahnvorlage Daresalam—Mrogoro erledigen würde. Wir müssen also dieser „Verhältnisse“ wegen wiederum noch ein Jahr warten, obgleich wir uns nicht erklären können, was hier unter „Verhältnissen“ zu verstehen ist.

In den Alldeutschen Blättern schreibt Ernst Hasse über die abermalige Vertagung unseres Bahnbaues folgendes: „Es scheint, als solle die jetzige Legislaturperiode des Reichstags vorübergehen, ohne daß der Reichstag gezwungen wird, zu der seit Jahren spruchreifen Frage der Erbauung einer Eisenbahn von Daresalam nach Mrogoro Stellung zu nehmen. Die Vorlage ist seit mehr als Jahresfrist von der Budgetkommission, wenn auch mit geringer Mehrheit so doch im zustimmenden Sinne, erledigt worden und bedarf nur noch der Beschlußfassung des Plenums des Reichstags. Alle mit dem inneren Getriebe der parlamentarischen Vorgänge Vertrauten wissen, daß lediglich der Herr Reichskanzler persönlich die Verantwortung dafür trägt, daß die Sache noch immer nicht zur Entscheidung gebracht, sondern noch des weiteren verschleppend behandelt werden soll. Den Kaufpreis für die Stimmen der „ausschlaggebenden Partei“ hat der Herr Reichskanzler leider ohne Gegengabe aus der Hand gegeben. Und nun scheut er das Risiko einer Kraftprobe. Inzwischen wird geflissentlich verbreitet, der Reichstag trage die Verantwortung dafür, daß sich unsere Kolonialpolitik noch immer vor der ganzen Welt lächerlich macht. Und dann beklagen sich unsere angeblich führenden Regierungskreise auch noch über Kolonialmüdigkeit des deutschen Volkes! Es ist ein Jammer!“

Es scheint demnach, man ist auch in den meisten kolonialfreundlichen Kreisen der Heimath zu der Ueberzeugung gekommen, daß die Regierung selbst ein gut Theil Schuld daran trägt, daß die Erledigung der schwebenden Bahnfragen immer noch auf sich warten läßt. Daß immer noch „vorsichtige Politik“ und die „finanzielle Depression“ in Deutschland das Zurückhalten der

Vorlage rechtfertigen können, glauben wir auch nicht mehr und der nächste Reichstag dürfte vielleicht nicht mehr so viel den ostafrikanischen Bahnbauten freundlich gesinnte Männer in seinen Mauern bergen, wie der jetzige, der sich in Kurzem vertagen wird.

— Eine koloniale Anleihe zum Zwecke des Bahnbaues in unserer Kolonie schlägt ein Dr. jur. Hermann Hesse in der „Dtsh. Ztg.“ vor. Er tritt zunächst dafür ein, daß ein festes Programm für die Durchführung der Eisenbahnbauten in Ostafrika aufgestellt und darin die Art und Weise des Bahnbaues festgelegt würde, damit eine Stetigkeit im Fortschreiten der begonnenen Bahnbauten bezw. eine Sicherheit in der Finanzgriffnahme der geplanten Linien gewährleistet wird. Der Verfasser hält es für wünschenswert, daß die sämtlichen Bahnen des Schutzgebietes einem einzigen Unternehmer gehören, und zwar um eine einheitliche billige Verwaltung und eine gleichartige Tarif- und Verkehrs politik zu ermöglichen. Wie die Sache augenblicklich liege, gehöre die Tangabahn dem Landesfiskus von Ostafrika, es sollten ferner die Mrogoro- und die Südbahn von zwei verschiedenen Gesellschaften gebaut werden.

Die Tangabahn sei aus Reichsmitteln gebaut und in das Eigenthum des Schutzgebietes übergegangen; die Aufwendungen des Reiches für diese Bahn betrügen bereits etwa 6 Millionen Mark. Diese gewaltige Summe habe den Haushalt des Schutzgebietes seit 1896 naturgemäß sehr erheblich belastet, und die Kosten des Bahnbaues von Korogwe nach Mombo würden in den Jahren 1903 und 1904 eine weitere Belastung von 3 200 000 Mark ausmachen. Einmal sei es nun aber nicht mehr als recht und billig, daß das Schutzgebiet diese Bahnanlage nicht geschenkt erhält, sondern dem vollen Werte nach bezahlt. Zum andern müßte es das Bestreben der Regierung sein, den Haushalt des Schutzgebietes möglichst zu entlasten. Das geschehe aber am besten dadurch, daß die Millionen, welche der Bahnbau erfordert, nicht jährlich in den Haushalt eingestellt werden, sondern im Wege einer Anleihe aufgebracht werden, deren Zinsen und Amortisationsquoten den Haushalt jährlich in wesentlich geringerem Maße belasten und aus den eigenen Einnahmen des Schutzgebietes, Steuern, Zöllen und Verwaltungseinnahmen, gedeckt werden können.

Der Gedanke liege nahe, daß aus einer solchen kolonialen Anleihe auch der Bau der Mrogoro- und der Südbahn durchgeführt wird. Wie die Verhältnisse heute liegen, kann das Privatkapital für diese Bahnbauten nur durch umfangreiche Landkonzessionen und Bergbaugerechtfame gewonnen werden, die heute fast wertlos erscheinen, in Zukunft jedoch, nach Vollendung des Bahnbaues, gewaltige Werte darstellen, eine beträchtliche Verminderung des Kronvermögens herbeiführen und als Monopole den Grundsatz der freien

Konkurrenz zu Gunsten der berechtigten Gesellschaften erheblich beeinträchtigen werden. Baue die Regierung jedoch die Bahnen aus den Mitteln einer kolonialen Anleihe, so fallen ihr und damit der steuerzahlenden Allgemeinheit alle Vorteile des Bahnbaus in den Schoß. Sie schaffe sich in den Bahnen ein werbendes Kapital — man erinnere sich der gewaltigen Bedeutung der preussischen Staatsbahnen für den preussischen Staatshaushalt, — und gewinne dadurch dauernde stetige Einkünfte, die einen Reichszuschuß für das Schutzgebiet entbehrlich und es finanziell selbstständig machen werden. Infolge gesteigerter Produktion der Eingeborenen werde sich die Kaufkraft der Bevölkerung heben, der Handel vergrößern, würden sich die Zölle erhöhen; die Ansiedlung von Europäern werde ermöglicht, und zahllose europäische Unternehmungen würden ins Leben gerufen, sei es als Handels- Pflanzungs- oder industrielle Unternehmungen; das wertvollste Besitzthum der Regierung, das Kronland, werde außerordentlich im Werte steigen, die Steuereinnahmen würden infolge weiterer Ausdehnung der Verwaltung in das Innere erhöht und vervielfältigt. Alle diese Momente sprächen für einen Bahnbau der Regierung aus den Mitteln einer kolonialen Anleihe des ostafrikanischen Schutzgebietes.

Die Aufnahme einer solchen Anleihe erfolge nach dem Reichsgesetz von 1892 über die Einnahmen und Ausgaben der Schutzgebiete im Wege der Reichsgesetzgebung. Bundesrat und Reichstag hätten also ihre Zustimmung zur Aufnahme der Anleihe zu geben; sie bezielten die dauernde Aufsicht über die Verwendung der Anleihe, indem die Höhe der Zinsen und Tilgungsquote jährlich im Haushalt des Schutzgebietes ihrer Genehmigung unterliegt. Die Anleihe summe könnte am besten aus Reichsmitteln, etwa aus dem Vermögen der Invaliditäts- und Altersversicherung, bereitgestellt werden, so daß die Zinsen und Tilgungsquoten von dem Schutzgebiet an das Reich zu zahlen wären.

Es würde sich danach zunächst die Aufnahme einer Anleihe von 50 Millionen Mark zu Zwecken des Bahnbaues in Ostafrika für das Schutzgebiet empfehlen. Davon wären in erster Linie 6 Millionen Mark als Kaufsumme für die Usambarabahn anzusetzen, so daß die Bahn durch Kauf in das Eigentum des Schutzgebietes überginge und das Reich damit 6 Millionen Mark seiner bisherigen Aufwendungen für das Schutzgebiet wiedergewönne; 4 Millionen Mark müßten einstreifen für die Verzinsung und Amortisation der Anleihe bereitgestellt werden, so daß 40 Millionen Mark für weitere Bahnbauten zur Verfügung ständen. Sie wären etwa in folgender Weise zu verwenden:

1903		
	Baufosten	Länge
Tangabahn	1 500 000 M.	30 km
Mrogorobahn	4 000 000 M.	80 km
Südbahn	5 000 000 M.	100 km
Gesamtsumme	10 500 000 M.	210 km
1904		
	Baufosten	Länge
Tangabahn	1 500 000 M.	30 km 60
Mrogorobahn	4 000 000 M.	80 km 160
Südbahn	5 000 000 M.	100 km 200
Gesamtsumme	10 500 000 M.	210 km 420
1905		
	Baufosten	Länge
Tangabahn	1 000 000 M.	20 km 80
Mrogorobahn	4 000 000 M.	80 km 240
Südbahn	5 000 000 M.	100 km 300
Gesamtsumme	10 000 000 M.	200 km 620
1906		
	Baufosten	Länge
Tangabahn	1 000 000 M.	20 km 100
Mrogorobahn	4 000 000 M.	80 km 320
Südbahn	4 000 000 M.	80 km 380
Gesamtsumme	9 000 000 M.	180 km 800

Somit könnten mit 40 Millionen Mark, den Kilometer mit 50 000 Mark Baukosten gerechnet, 800 Kilometer Bahnen gebaut werden. Die Tangabahn könnte damit auf hundert Kilometer über Korogwe hinaus bis nach Buiko am Pangangifluffe fortgeführt werden, so daß sie den gesamten Kilimandjarohandel von Voi und Mombasa weg und nach Tanga leiten würde, weil Buiko um etwa zwei Tagereisen näher am Kilimandjaro liegt, als die englische Bahnstation Voi. Die Mrogorobahn würde bis halbwegs zwischen

Kilossa und Mpapua vollendet werden können und damit das fruchtbare Uuguru- und Uffagara-gebirgsland erschließen.

Die Südbahn von Kilwa nach Wiedhafen wäre zu zwei Dritteln vollendet.

Im ersten Jahre 1903 wären 17 276 000 Mark zu verzinsen und zu amortisieren mit etwa fünfzigjähriger Dauer. Diese Summe setzt sich wie folgt zusammen:

6 000 000 M.	Erwerbspreis der Usambarabahn.
+ 10 500 000 M.	Baufosten der drei Bahnen.
16 500 000 M.	zu 4 1/2 v. H. zu verzinsen und tilgen.
+ 742 500 M.	Zinsen und Tilgungsquote.
+ 33 410 M.	Zinsen der letztgenannten Summe.
17 275 910 M.	

Die Anleihe würde sich dann im Jahre 1904 folgendermaßen zusammensetzen:

17 276 000 M.	des Jahres 1903.
+ 10 500 000 M.	Baufosten.
27 776 000 M.	zu 4 1/2 v. H.
+ 1 249 920 M.	
+ 56 245 M.	
29 082 165 M.	

Im Jahre 1905 würde die Anleihe auf diese Weise 40 920 000 M. betragen und im Jahre 1906 mit 52 267 500 M. aufgebraucht sein.

Die Anleihe summe von rund 50 Millionen Mark würde zu 4 1/2 v. H. dem Schutzgebiete auf rund 50 Jahre eine jährliche Zins- und Tilgungsquote von rund 2 250 000 M. auferlegen. Es fragt sich daher, ob das Schutzgebiet imstande sein wird, diese Last zu tragen. Diese Frage kann man bei unbefangener Würdigung der Hilfsquellen des Schutzgebietes unbedingt bejahen.

Bis zu Ende des Jahres 1905 würden die gesamten Baukosten, Zins- und Tilgungsquoten aus den Mitteln der Anleihe zu bestreiten sein. Im Jahre 1906 müßte nicht nur der 50 Millionen Mark übersteigende Betrag von 2 267 500 M., der Zins- und Amortisationsquote vom Schutzgebiet gedeckt werden. Zu diesem Zwecke wäre es notwendig, in den nächsten drei Jahren einen Tilgungsfonds von jährlich 1 500 000 Mark = 4 500 000 Mark zu schaffen. Dieser Fonds müßte aus den eigenen Einnahmen des Schutzgebietes, den Steuern, Zöllen und Verwaltungseinnahmen gebildet werden und wäre vom Jahre 1904 an dauernd auf einer Höhe von jährlich 2 250 000 Mark zu erhalten.

In erster Linie wären diesem Fonds die Betriebsüberschüsse der drei Eisenbahnen zuzuführen. Bei einer vernunftgemäßen Tarifpolitik, wie sie jetzt bei der Tangabahn zu einer gewaltigen Steigerung des Verkehrs um beinahe das Dreifache seit dem Herbst vorigen Jahres geführt hat, steht zu erwarten, daß sich Ueberschüsse ergeben werden, sofern die Regierung ihre im Bezirk Tanga bereits erfolgekrönten Bemühungen, in den weniger dichtbevölkerten Küstenbezirken Tausende von Eingeborenen aus den dichtbevölkerten Innenbezirken anzusiedeln und dadurch die Produktion der Eingeborenen quantitativ zu steigern, mit den bisherigen und noch besser mit verstärkten Mitteln fortführt. Die große Steigerung der Ausfuhr des Schutzgebietes im Jahre 1902 spricht für die Berechtigung dieser Erwartung.

Des weiteren kämen die Ergebnisse der Steuern für den Fonds in Betracht. Im Jahre 1902 wurden an Häuser- und Hütten- und Gewerbesteuern 1 200 000 Mark eingenommen, wovon 420 000 Mark zu Zwecken der Kommunalverbände verwendet wurden. An Verwaltungseinnahmen, Abgaben und Gebühren kamen 650 000 Mark ein, an Zöllen 1 380 000 Mark. Insgesamt beliefen sich die eigenen Einnahmen des Schutzgebietes auf 3 200 000 Mark, übersteigen also, da für das Jahr 1903 vorsichtiger Weise dieselbe Summe angesetzt ist, den Tilgungsfonds für 1903 um 1 700 000 Mark. Rechnet man dazu, daß durch die Aufnahme der Anleihe der Reichszuschuß von 5 615 000 Mark sich um 1 000 000 Mark (1. Rate für die Fortführung der Tangabahn nach Mombasa) ermäßigen würde, so wäre, wenn man diese 1 000 000 Mark für die übrigen Ausgaben des Schutzgebietes bestehen läßt, lediglich noch ein Betrag von 500 000 M. im Jahre 1903 zu decken. Mit Leichtigkeit könnten jedoch die Einnahmen des Schutzgebietes zu diesem Zwecke vermehrt werden.

## Aus der Kolonie.

— Als Erwiderung zu dem „Eingefandt“ in Nr. 13. der „Deutsch-Ostafrikanischen Zeitung“, worin sich ein augenblicklich von hier wieder abwesender Viehhändler über zu mangelhafte Unterstützung seitens der hiesigen Behörden beschwerte,

erhalten wir jetzt vom Kaiserlichen Bezirksamt folgendes Schreiben, welches wir seinem Wortlaut gemäß folgen lassen:

Auf Grund des § 11 des Reichsgesetzes vom 7. Mai 1874 über die Presse ersuche ich Sie ergebenst zu dem in Nr. 13. ds. Jz. unter Eingefandt erschienenen Artikel folgendes aufzunehmen: „Am 16. März r. erschien auf dem Bezirksamt der aus dem Innern mit 900 Stück Kleinvieh zurückgekehrte Herr D. Boog und bat um die Erlaubnis, sein Vieh in den in Upanga gelegenen Ställen für 3—5 Tage unterstellen zu dürfen. Es wurde ihm dies gestattet. Herr D. Boog machte nach 5 Tagen weder Anstalt die Ställe zu räumen noch kam er bei dem Bezirksamt um Verlängerung der Benutzungsfrist ein. Am 27. März, also am 12. Tage wurde er daher vom Bezirksamt zur Räumung der Ställe bezw. zur Zahlung einer Miete aufgefordert.“

Kaiserl. Bezirksamt  
Abel.

Ohne die Richtigkeit weder des Inhalts jenes „Eingefandt“ in Nr. 13. noch der heutigen Erwiderung zu bezweifeln, werden wir ja bei der Rückkehr des Herrn Boog sehen, was dieser nun wieder auf diese Erwiderung zu erwidern hat. Immerhin müssen wir jetzt auch schon unserer Meinung insofern Ausdruck verleihen, als wir es seitens der hiesigen Kommunalverwaltung seiner Zeit nicht für sehr geschickt hielten, — wenn es sich auch nur um einen Druck handeln sollte — die Mierthe für die zuerst unentgeltlich überlassenen Ställe plötzlich auf den ungeheueren Preis von 16 pesa pro Stück Vieh und Tag festzusetzen. Wehalb die plötzliche Räumung der Ställe notwendig war, ist auch weder aus dem Schreiben der Kommunalverwaltung an Herrn Boog noch aus der heutigen Erwiderung des Bezirksamts zu ersehen.

— Zu dem Artikel in Nr. 4 laufenden Jahrgangs unserer Zeitung betr. die deutschen Ansiedlungen in Uhehe, welcher uns von einem dortigen Anfieler eingefandt wurde, erhalten wir jetzt von den ebenfalls dort angesiedelten Gebrüdern Weilhammer eine Entgegnung mit der Bitte dieselbe ebenfalls zu veröffentlichen: Die Erwiderung lautet: „Wir Gebr. Weilhammer machen die Leser der „Deutsch-Ostafrikanischen Zeitung“ aufmerksam, daß der Artikel in Zeitung Nr. 4 „Von den deutschen Ansiedlungen in Uhehe“ nicht von uns, stammt auch nicht einmal mit unserem Wissen eingefandt worden ist. Wir theilen mit, daß unsere Berichte in Betreff der Entwicklung unserer Ansiedlungen in einem anderen Sinne ausfallen würde, als die jenes Einsenders in Nr. 4. Ein Sabani am Wittelbach kennen wir nicht, aber ein solches am Rupalama-Fluß, auf welchem sich unsere Ansiedlung befindet. Ein Versprechen, daß wir in 3 Jahren mit Früchten aufwarten können, von denen wir noch nicht einmal Samen haben geschweige denn wissen, ob so etwas gedeihen würde, können wir nicht geben. Betreffs des Viehes theilen wir mit, daß uns zu Herrn v. Liebert's Zeiten keines versprochen wurde, die Kaiserl. Station kommt uns aber in jeder Hinsicht auf das beste entgegen. Mit der Erklärung, daß den Ansiedlern Uhehes mit einem Ziegenbock gegen Vieh doppelt geholfen wäre, stimmen wir nicht überein; abgesehen davon, wäre die Einführung von den langharrigen Ziegen sehr von Nutzen!“

Wir ersehen aus dieser Entgegnung, daß die deutschen Ansiedler in Uhehe nicht alle eines Sinnes zu sein scheinen, was doch bei Vertretung derselben Interessen recht wünschenswerth erscheint. Im Uebrigen hoffen wir demnächst einen Bericht über die Ansiedlungen in Uhehe aus der Feder der Gebr. Weilhammer bringen zu können, derselbe ist uns bereits liebenswürdigerweise zugesagt.

— Aus Zanzibar. — Wie uns aus Zanzibar berichtet wird, hat der „Khalif“ bis zum 16. April dortselbst in Quarantäne gelegen und ist dann freigegeben worden. Jedoch macht man der dortigen Generalagentur der Deutschen Ostafrika Linie Schwierigkeiten wegen der Ladung des „Khalif“. Es ist vorläufig seitens der Zanzibarischen Hafenbehörden nicht gestattet worden, daß die Ladung des Schiffes dort gelöscht wird. An Bord des Dampfers befindet sich augenblicklich gottlob alles wohl, neue Bestfälle waren in der Zwischenzeit nicht mehr zu verzeichnen. Einen Arzt hatte das Schiff weder auf der Hinreise noch auf der Rückreise von Bombay an Bord.



## Aus unseren anderen Kolonien.

Aus Kamerun kommt die Nachricht, daß der Leutnant in der dortigen Kaiserlichen Schutztruppe Graf Bepo Fugget, welcher früher auch hier in Deutsch-Ostafrika thätig war, von einem tragischen Schicksal ereilt worden ist. Er wurde am 5. Februar, wie man aus Lafoya meldet, ein Opfer seiner Pflicht, indem er von einem vergifteten Pfeil getroffen wurde und dann den Folgen seiner Wunde erlag.

Zum Kommandeur der Schutztruppe in Kamerun ist der Oberst Müller vom Stabe des 44. Infanterie-Regiments ernannt worden.

## Eine gefahrvolle Bootsfahrt.

Es war im Jahre 1892, als der damalige Kolonialdirektor Dr. Kayser nach Ostafrika kam mit Frau Gemahlin, um sich die größte unserer deutschen Kolonien mit eigenen Augen anzusehen. In Pangani — wo ich damals als Bootsunteroffizier und Postagent fungierte — war die Aufregung unter der Bevölkerung groß, denn der Dolmetscher, ein Mann aus dem Syrienland, führte nicht wie in der Parabel, ein Kamel am Halfterband, sondern die Einwohner Panganis an der Nase herum, indem er aussprengte: „der deutsche Kaiser kommt!“ Als Anordnungen getroffen wurden, die Stadt in ein festliches Gewand zu kleiden, konnte kein Zweifel mehr obwalten, es mußte hier etwas außergewöhnliches geschehen. Die vornehmen Sinder und Araber begaben sich zur Boma, um genaueres zu erfahren, denn dem Syrier traute man nicht, weiler schon öfter Mißverständnisse durch sein schlechtes Deutsch und noch schlechteres kisuahili herbeigeführt hatte. Es wurde ihnen denn mitgeteilt, daß nicht der große und mächtige deutsche Kaiser, sondern nur der kleine Kayser, der Bwana Mkubwa von Ostafrika mit seiner Bibi nach Pangani kommen und sich im öffentlichen Schauri ihnen zeigen und ihr Anliegen anhören würde.

Es war ein stürmischer Tag gewesen und gegen Abend, als der Dampfer „Peters“ von der Deutschen Ostafrika Linie vor Pangani erschien, nahm der Wind noch zu und die dumpf rollende Brandung auf der Barre war dem Gebrausch eines Löwen, welcher gebieterisch sein Opfer verlangt, nicht unähnlich.

Mit dem damaligen Vertreter des Bezirksamts Herrn Leutnant von Heydebrec, einem der beiden Offiziere, welche von der unglücklichen Zelowst-Expedition lebend, aber schwer durch einen Sperstich verwundet zurückgekehrt waren, fuhr ich gegen Sonnenuntergang mit auslaufenden Wasser, ohne große Schwierigkeiten, über die Barre, um den telegraphisch angemeldeten Dampfer „Peters“, mit dem Herrn Kolonialdirektor Kayser an Bord, an der Boje zu erwarten. Gegen 7 Uhr traf der Dampfer „Peters“ auf der Rhyde ein, wo er vor Anker ging und wir uns an Bord begaben. Der Dampfer rollte stark in der schweren See und es entschlossen sich deshalb die Passagiere die Bootsfahrt, welche zwar nicht angenehm, aber kurz war, dem Ueberrachten an Bord vorzuziehen, zumal auch der Kapitän eine sehr stürmische Nacht in Aussicht stellte.

Es war nicht leicht bei dem Schaukeln des Schiffes und dem hohen Seegang in das aufgetakelte Boot zu gelangen, aber es gelang ohne Unfall.

Wir stiegen vom Schiff ab, als bereits vollkommene Dunkelheit eingetreten war und dann segelten wir mit einer fabelhaften Geschwindigkeit der Barre zu. Bis zu dieser war das Steuern nicht zu schwer, zumal ich das mit einer langen Pinne versehene Steuer vollkommen in der Gewalt hatte, aber auf der Barre stand eine so haushohe See und das Boot wurde mit solcher Wucht hindurchgepreßt, daß das aus den mit weißen Gisck gekrönten Wellenkämmen herrührende Wasser zu beiden Seiten in das Boot schlug.

Ich mußte meine ganze Kraft aufwenden, um das Boot gerade auf der See zu halten, denn beim geringsten Ausfluten oder Abfallen des Bootes wäre dasselbe vollgeschlagen und sämtliche Insassen hätten auf den scharfen Felsblöcken von Ras Muheza sicher den Tod gefunden, wie dies bereits einem Wissmann-Unteroffizier vorher und einem Postsekretär nachher passierte.

Es waren bange Minuten und Herr Lt. v. Heydebrec gab sich die größte Mühe, durch Unterhaltung die Aufmerksamkeit von unserer gefährlichen Lage abzulenken.

Nochmals mußte ich mit aller Kraft mich auf

die Pinne legen. Als die letzte donnernde Woge uns am gestrandeten „Vulkan“ wie einen Gummi-ball vorbeischiebte, fühlte ich, daß das Ruder nicht in Ordnung war. Jedoch wir waren gerettet, im Panganifluß waren wir angelangt und ich ließ sofort zwei Riemen auslegen und mit diesen das Steuer unterstützen, weil ich das Boot mit dem Ruder allein nicht mehr in der Gewalt hatte. Wäre das Ruder nur 1 Minute vorher gebrochen so wären wir alle rettungslos verloren gewesen!

An der Landungsbrücke angekommen, wartete ich, bis alle ausgestiegen waren, hatte dann mein Ruder aus und sah mir bei der trüben Laterne am Brückenkopf die Bescheerung an. Das Ruder, welches, wie bei allen Walebooten, sich den Hintersteven anpassend geschweift ausgesägt ist, war durch den ganz enormen Druck auf die Ruderpinne von der schweren See von oben bis unten auf die Sohle durchgespalten.

Am anderen Morgen hatte ich das Boot bereits mit einem Reserveruder versehen, als der Herr Kolonialdirektor erschien, um flussaufwärts zu fahren und die Plantage „Lewa“ zu besuchen. Ich zeigte das gesplattene Ruder dem Stationschef und berichtete über den Vorfall vom Abend vorher, er riet mir das Ruder schleunigst bei Seite zu schaffen und Niemand zu sagen in welcher großer Gefahr wir geschweht haben.

Heute nach 11 Jahren wird es wohl Niemand mehr besonders aufregen, wenn ich das damals Erlebte wahrheitsgetreu schildere und unseren ersten Kolonialdirektor der Vergessenheit entreiße.

H. K.

## Neueste Nachrichten aus Heimath und Ausland.

Die **Transvaal-Regierung** hat beschlossen, ein altes früher in der **Republik gültiges Gesetz** wieder in Kraft treten zu lassen, welches **allen Afrikanern in den Städten Transvaals bestimmte Viertel anweist, wo sie ihren Geschäften nachgehen dürfen.** Ausnahmen dürfen nur mit einigen gebildeten Afrikanern gemacht werden.

Noch einige **andere Dörfer in Macedonien** sind **aufständig geworden, 350 türkische Truppen** wurden aufgeboden, außerdem sind Verstärkungen dorthin abgegangen.

Jener **russische Konsul in Macedonien**, auf welchen kürzlich von einem albanesischen **Wachtposten geschossen** wurde, ist an der Wunde **gestorben.**

Französische Zeitungen melden, daß **Präsident Doubet** wohl sicher **den Besuch König Edwards** in London **ermöglichen** wird.

In **Frankreich** wird wieder die **Dreyfus-Angelegenheit** aufgerührt. Cavaignac wird angeklagt, zu der Zeit, als er Kriegsminister war, einen Brief von Pelloux verborgen zu haben, in welchem sich letzterer über die Fällungen beklagt, zu welchen er durch seine Vorgesetzten veranlaßt wäre, als er bei dem Kriegsgericht über Esterhazy den Vorsitz führte. Die französische Regierung verspricht die Angelegenheit eingehend zu untersuchen.

Der bisherige Gouverneur von **Algier** hat abgedankt und zwar als bekannt wurde, daß **Präsident Doubet's** Besuch bevorsteht. Der Vorfall hat große Verlegenheit verursacht, die Vorbereitungen zum Empfang Doubet's sind jedoch nicht geändert worden.

**Mad Mullah** ist von Wolwal in nordwestlicher Richtung nach Ost geflohen. Das italienische Somaliland ist jetzt vom Feinde vollkommen frei. General Manning rückt weiter vor in der Absicht mit den abessinischen Streitkräften eine Verbindung herzustellen.

In seinem Jahresbericht über **Ägypten und den Sudan** bemerkt Lord Cromer, daß wenn auch die Erbauung der **Suakin-Verber Eisenbahn** absolut **notwendig** wäre zur wirtschaftlichen Entwicklung des Sudan, so wäre die **Notwendigkeit und technische Möglichkeit einer Bahn vom Sudan nach Uganda** und weiter **südwärts noch nicht bewiesen und würde möglicherweise auch nie bewiesen werden.**

**Englische** Zeitungen berichten, daß in der letzten Woche ein Uebereinkommen getroffen worden sei, nach welchem **England, Frankreich und Deutschland** in **gleichem Maße an der Kontrolle der Bagdad-Bahn** theilnehmen sollen.

**Präsident Doubet** reiste gestern **nach Algier** ab. **König Edward** hat **Gibraltar** unter Begleitung von 6 Kriegsschiffen verlassen.

Die **Amerikaner** haben des spanischen Admiral Montajos Flaggschiff **„Reina Christina“**, welches durch den Admiral Dewey bei **Manila** in den Grund gehohrt wurde, **gehoben. 80 Skelette** wurden noch an Bord gefunden und 15 Geschößköpfe in dem Kumpf des Schiffes. Die Amerikaner boten Spanien an, die menschlichen Ueberreste mit militärischen Ehren zu begraben, die Spanier schlugen das Anerbieten jedoch ab und haben die Ueberreste nach Spanien transportiert.

Die Kaiserlich **Ottomanische Bagdad-Eisenbahn-Gesellschaft** ist jetzt formell in **Konstantinopel** mit einem Kapital von 15 Millionen Francs **gegründet** worden. Einer der **Direktoren der Deutschen Bank** ist **Präsident** und der **Administrator der Ottomanischen Bank** in Paris ist **Vizepräsident.** Der britische Direktor ist bis jetzt noch nicht ernannt worden.

**Präsident Doubet** hat **Marseilles** verlassen.

Die **britischen und italienischen Geschwader** haben sich gestern an der Küste von **Algier** versammelt.

Als **König Edward** Dienstag Nachmittag an der Küste von **Algier** vorbeifuhr, gaben die **französischen**

**Batterien**, trotzdem der König etwa 10 Seemeilen von der Küste entfernt war, **einen Salut von 100 (?) Schüssen** ab. Das russische Geschwader sowie die spanischen Kriegsschiffe hissten die britische Flagge und salutierten mit 21 Schüssen.

**Präsident Doubet** kam gestern Nachmittag **in Algier** an. Die fremden Kriegsschiffe gaben einen Salut von 21 Schüssen ab. Der Präsident fuhr unter Begleitung von 30 arabischen Würdenträgern und vielen Hochrufen der Bevölkerung nach dem Palast.

Der albanesische **Mörder des russischen Konsuls** in **Macedonien**, welcher zunächst zu 15 Jahren Zuchthaus verurtheilt worden war, ist jetzt **auf die dringlichen Vorstellungen Russlands hin zum Tode verurtheilt.**

## Aus Daresalam und Umgegend.

Vor Kurzem gelang es der hiesigen Polizei, einem wahrscheinlich höchst einträglichem Geschäft auf die Spur zu kommen, welches von einigen Schwarzen hier selbst nach Zanzibar hin unterhalten wurde. Es handelt sich um die Ausfuhr von Sklavinnen von Daresalam nach Zanzibar, die dort in öffentlichen Häusern bereitwilligste Aufnahme fanden. Durch Hilfe und Vermittelung der englischen Behörden in Zanzibar ist man im Stande gewesen, der sämtlichen Thäter und Betheiligten habhaft zu werden und sie dem hiesigen Bezirksamt auszuliefern. Die Aburtheilung der Schuldigen wegen Sklavenausfuhr erfolgte vor Kurzem, sie lautete auf 3 bezw. 4 Jahre Kette. Die Bestätigung des Urtheils durch den stellvertretenden Gouverneur ist allerdings bisher noch nicht erfolgt.

In Nr. 14 unseres Blattes hat sich in der Notiz über die Verpachtung der Markthalle unserer Stadt ein Druckfehler eingeschlichen, es soll nicht heißen, daß 1150 Rupie pro Jahr für die Markthalle als Pacht bezahlt werden müssen, sondern diese Summe ist natürlich pro Monat zu bezahlen.

Um hierauf nochmals einzugehen, müssen wir bemerken, daß uns in Anbetracht der Abgabe von nur 2 Ressa, welche für jede Rupie an Waarenwerth auf der Markthalle als Abgabe bezahlt werden müssen, die Pachtsumme als eine verhältnismäßig recht hohe erscheint, denn außer der baaren Pachtsumme hat der Pächter auch noch seine besonderen Auslagen, die ihm dadurch entstehen, daß er erstens für Reinlichkeit auf der Markthalle zu sorgen verpflichtet ist, wofür er mehrere Leute ständig halten muß, und außerdem sind schreibkundige Leute auf dem Markt sowohl wie auf den verschiedenen in die Stadt einmündenden Wegen nötig, die sich von Morgens früh bis Abend spät auf der Suche nach Abgabepflichtigen befinden, welche letztere nur zu sehr geneigt sind, die Markthalle zu umgehen und die Serkal-pesas zu sparen; noch in später Abendstunde kommen Händler in die Stadt, welche nur die Dunkelheit abwarten, um schwer beladen und ungelesen in ihre Hütten zu gelangen. Eine stete Wachsamkeit erscheint unerlässlich, wenn der Pächter die Pachtsumme aufbringen, seine Unkosten decken und noch etwas erübrigen will. — Unsere Leser machen wir noch darauf aufmerksam, daß die Händler, welche in der Stadt hausiren gehen, und zwar mit Obst, Eiern, Hühnern und andern Lebensmitteln, einen kleinen gedruckten Zettel vom Markthallenpächter bei sich zu führen haben, woraus die Ware, das Datum und die bezahlte Gebühr zu ersehen ist.

Wer jetzt öfter die Markthalle besucht, dem wird der Wandel schon aufgefallen sein, welcher, seitdem ein Europäer die Verwaltung und Pacht hat, in Bezug auf Reinlichkeit dort vor sich gegangen ist, und wir können deshalb die Kommune zu ihrer Wahl nur beglückwünschen.

## Verkehrsnachrichten.

— Reichspostdampfer „Kanzler“ traf von Europa kommend fahrplanmäßig am 13. d. Mts. in Daresalam ein und fuhr am nächsten Tage nach dem Süden weiter.

— Reichspostdampfer „König“ trifft vom Süden kommend voraussichtlich mit 1—2 Tagen Verspätung also erst am 22. bezw. 23. d. Mts. in Daresalam ein.

## Zur gefälligen Beachtung.

Die verehrlichen Abonnenten werden ergebenst gebeten, bei dem häufig vorkommenden Wechsel des Aufenthaltsorts nicht zu versäumen, uns rechtzeitig mit der jeweiligen Adresse bekannt zu machen. Ein kleiner Zettel mit Namen, Adresse und Tag der Abreise genügt vollkommen zu unserer Orientierung. Ohne die Beobachtung dieses Verfahrens lassen sich Unregelmäßigkeiten in der Zeitungsbestellung trotz größter Aufmerksamkeit nicht vermeiden.

Die Expedition  
der „Deutsch-Ostafrikanischen Zeitung.“  
Hierzu zwei Beilagen.

# Das Versand-Geschäft

# MEY & EDLICH

Königl. Sächs. u. Königl. Rumän. Hoflieferanten

Die mit 5000 Abbildungen ausgestattete Preisliste wird unberechnet und portofrei zugesandt.

## Leipzig-Plagwitz

Nichtgefällende Waaren werden bereitwilligst zurückgenommen oder umgetauscht.

hält streng an dem Grundsatz fest, nur gute brauchbare Waaren möglichst billig zu liefern.

### Verzeichniß der geführten Waarengattungen:

Mey's Stoffwäsche  
Damen- und Kinderwäsche  
Corsetten  
Herren-Wäsche  
Tisch- und Bettwäsche  
Taschentücher  
Leinene und baumwollene Stoffe  
Kleider- und Besatz-Stoffe  
Gardinen  
und Möbel-Stoffe  
Teppiche  
Damen-Confection  
Ericotagen  
Strumpfwaren

Herren-Garderobe  
Cravatten  
Hüte u. Mützen für Herren und Knaben  
Kinder-Garderobe  
Schuhwaren  
Regen- und Sonnenschirme  
Uhren, Musikwerke  
Optische Waaren  
Photographische Apparate  
Schmuck-Gegenstände  
Echte Silberwaren  
Alfenidewaren  
Bernickelte u. Messingwaren  
Kinderwagen, Kindermöbel  
Holzwaren  
Wirthschafts-Artikel

Lederwaren  
Reise-Utensilien  
Kurz- und Stahlwaren  
Jagdsport-Artikel  
Teschings- und Revolver  
Gegenstände aus Rehgehörnen und Hirschgeweihen  
Kunstgußwaren  
Spielwaren  
Cigarren u. Cigaretten  
Tabake und Rauchrequisiten  
Toilettenseifen u. Parfüms  
Chocolade, Cacao  
Thee, Biscuits, Liköre  
Suppenpräparate  
Briefpapiere.

## C. VINCENTI

photographische Anstalt und Handlung photographischer Artikel.  
Dar-es-Salaam, Deutsch-Ost-Afrika.

Verkauf von prima Qualität und Tropen erprobten Waren.

C. P. Goerz'sche Objektive u. Apparate  
Moment-Verschlüsse.

Chemikalien und Präparate. Trockenplatten. Chlor- und Brompapiere.

Carton, Filter, Schalen, Lampen, Messuren und Trockengestelle sowie sämtliche Utensilien.

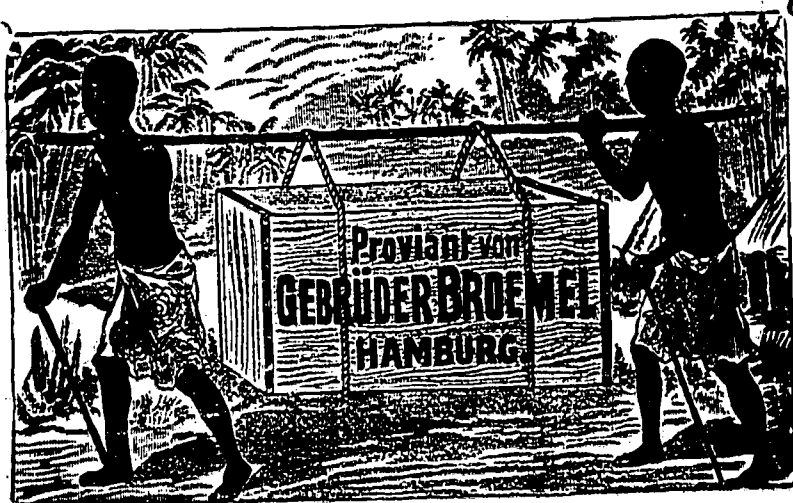
Ausrüstungen und ständige Nachlieferung für Expeditionen.

Verlag von Ansichten, Typen, Studien und Ausichts-Post-Karten.

Aufnahmen u. Vervielfältigung für wissenschaftliche Werke und Zeitschriften.

Uebernahme sämtlicher photographischer Arbeiten für Amateure.

Anfragen und Anleitung für Amateure stets bereit.



Spezialgeschäft für:

Conservirte Nahrungs- u. Genussmittel  
haltbar für alle Klimate.

Preislisten werden kostenfrei übersandt.

Buchanan's Whisky ist der allerfeinste.

## 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

abwechslend 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 unübertroffen 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

Bremer  
und  
alle  
andern

Cigarren, Cigaretten u. Tabake  
bezieht der Raucher am besten und bequemsten per Post-  
paket, garantiert gute Ueberkunft, direkt von

F. W. Haase in Bremen,

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

Langjähriger großer Kundentanz in D.-D.-Afrika.

Man verlange illustr. Preisliste von dem Verlag dieses Blattes.

## Viel Sand — viel Geld!

Besitzer wenig nutzbringender Sandlager erzielen ans denselben hohen Gewinn bei Erbauung einer Kalksandstein-Ziegelei. Kalksandsteinziegel werden aus gewöhnlichem Sand und einem geringen Kalkzusatz hergestellt und sind den besten Tonziegeln gleichwertig, was durch zahlreiche Untersuchungen seitens Königlicher Behörden und fachmännischer Autoritäten festgestellt worden ist. Komplette Einrichtungen für Kalksandstein-Ziegeleien von verschiedenster Leistungsfähigkeit liefert in vorzüglichster Ausführung unter weitestgehender Garantie für gutes Fabrikat und geringste Herstellungskosten

Amandus Kahl-Hamburg, Eisengiesserei  
und Maschinenfabrik.  
Unerreichte Erfolge! Jede Auskunft kostenfrei. Erste Referenzen!



(Nachdruck verboten).

## Die Ostereier-Attrappe.

Humoreske von Herbert Horst.

Am Fenster stand Natalie, der Backfisch, und machte allerhand seltsame Geberden. Bald beugte sie sich zum Fenster hinaus, als wolle sie sich auf die Straße stürzen, bald trat sie über und über errötend zurück und versteckte sich in irgend einem dunklen Winkel des Zimmers, als fürchte sie, es werde irgend ein Ungeheuer durch das Fenster fliegen, um sie zu verschlingen.

Die harmlose Ursache dieser hastigen Bewegungen war ein Sekundaner, welcher, der allgemeinen Mode seiner Klasse folgend, sich einen Gegenstand seiner Herzensneigung erkoren hatte, und obwohl Natalie weder besonders schön war, noch sonst selbst in den Augen des Sekundaners sich durch irgend welche hervorragenden Eigenschaften auszeichnete, beehrte er sie dennoch mit seiner Gunst, aus dem einfachen Grunde, weil ihr Weg nach Hause und der seine von der Schule, so ziemlich derselbe war.

Nun hatte unser Sekundaner von den Kameraden seiner Klasse gehört und gesehen, daß sie ihrer sogenannten „Flamme“ Fensterpromenaden machten, und auch das machte er getreulich mit.

Es war am Vormittage des ersten Osterfeiertages, als der Sekundaner, der seine freie Zeit benutzend, um den Laternenpfahl herumwanderte und bezeichnende Blicke nach dem Fenster warf, an welchem Natalie von Zeit zu Zeit erschien, und meteorgleich wieder verschwand. Aber ihre Blicke besagten dem harrenden jungen Manne, daß er ihr nicht ganz gleichgültig sei, und so hatte er denn den Mut, noch ein Stückchen auszuführen, das ihm als der Gipfel aller Don Juanerie bekannt war. Schon lange trug er in seinem Notizbuch zu diesem Zwecke ein kleines Kärtchen herum mit der Aufschrift: „Ich liebe Dich!“ Dieses Kärtchen nahm er nun wie einen sorgfältig gehüteten Schatz heraus, langte aus der Westentasche ein ebenfalls zu diesem Zwecke reserviertes rosa Bändchen, hob einen Kieselstein auf, band Stein und Kärtchen zusammen und warf beides geschickt in das geöffnete Fenster der Bel-Étage, von welchem Natalie sich eben erglühend zurückgezogen hatte.

Der Backfisch wickelte mit Andacht das Bändchen ab, las die Karte und stieß einen Schrei aus, in welchem Ueberraschung, Angst und Freude zugleich klangen. Da hörte sie plötzlich Schritte, in denen sie die ihres Vaters erkannte. Schrecklich, entsetzlich, wenn dieser unerbittlich strenge Mann dahinter gekommen wäre, daß sie auf so verbotenen Wegen wandle, denn in ihrer Unschuld kam sie sich schon halb und halb wie die Theilnehmerin an einem Verbrechen vor. Wohin mit dem Billet? Wo es verstecken? Sie glaubte nicht einmal mehr die Zeit zu haben, es hinter den Schrank oder unter das Sofa werfen zu können. Auf dem Tische lagen die beiden Hälften eines großen Perlmuttereies, welches mit Material zu Stickeren angefüllt war. Sie legte das Billet auf die eine Hälfte und klappte die andere darüber. Sie hatte nicht zu fürchten, daß der Vater das Osterei näher in Augenschein nehmen werde, denn es war schon heute morgen beim Kaffe allgemein bewundert worden.

Damit verhielt es sich nämlich so: Der Ingenieur Lorenz, ein Herr von etwa vierzig Jahren, verkehrte schon seit längerer Zeit als Hausfreund in der Familie, und als Junggeselle war er um so mehr willkommen, da Natalie noch eine Schwester in dem nicht mehr jugendlichen Alter von sechsundzwanzig Jahren hatte, welche mit dem Ingenieur zu verheiraten, ein Lieblingsgedanke der Eltern war. Seitdem Magda, diese ältere Schwester, angefangen hatte, an einem Weihnachtsabend den Ingenieur mit einem Paar selbstgestickter Pantoffeln zu beschenken, hatte sich der Gebrauch herausgebildet, das auch Lorenz den beiden Mädchen Geschenke mitbrachte, und nicht nur am Weihnachtsabend, sondern auch Ostereier zum Osterfeste. Diese Ostereier wurden bereits am Morgen des Festes gesandt, während der Ingenieur später zur Visitezit erschien, um dann feierlich zu Mittag geladen zu werden.

Gegenwärtig hatte er Natalie ein Zuckerosterei gesandt, durch dessen Fenster man eine schöne Landschaft beobachten konnte, während Magda das viel prächtigere Perlmutterei erhielt. Dieses letztere war absichtlich auf dem Tische des Empfangszimmers liegen gelassen worden, damit man beim Erscheinen des Ingenieurs sogleich Veranlassung nehmen könne, ihm dafür zu danken.

Natalie hatte beabsichtigt, das Erscheinen und Wiederverschwinden des Vaters abzuwarten, um dann das Billet zu nehmen, und an geeigneterer Stelle zu verwahren. Jedoch sollte sie dazu nicht kommen, denn mit dem Vater erschien gleichzeitig die Mutter, welche Natalie mit einem Befehl nach der Küche sandte, und als der Backfisch wieder zurückkehrte, fand sie die Mutter und ihre ältere Schwester Magda im eifrigen Gespräch sitzend, letztere das verhängnisvolle Osterei mit beiden Händen umspannt haltend und zärtlich betrachtend. Die beiden Damen wollten offenbar nicht im Gespräch gestört werden, denn sofort erging der Befehl der Mutter an Natalie: „Du gehst auf Dein Zimmer und ziehst Dir das neue Kleid an!“

Diese Anweisung, welche sie unter andern Umständen in Entzücken versetzt hätte, bereitete ihr jetzt großen Schmerz und mit trüben Ahnungen verließ sie das Zimmer.

„Und Du hast allein Schuld; Magda,“ setzte die Mutter das unterbrochene Gespräch fort, „daß Lorenz sich nicht erklärt. Du bist viel zu sehr zurückhaltend. Ich will nicht behaupten, daß einem jungen Mädchen das Gegenteil wohl anstehe, aber dem Manne, dem man geneigt ist, muß man das doch wenigstens zeigen, damit er Mut schöpft.“

„Ich glaube, er hat Mut genug,“ entgegnete Magda, „aber ich kann ihn doch nicht zwingen, mit der Sprache herauszukommen.“

Dabei öffnete sie mechanisch das Osterei und stieß einen Schrei aus.

„Was hast Du denn? Was ist das?“  
„Ach, sieh doch die Karte. Daß wir die nicht gleich bemerkt haben. Nun ist ja alles gut.“

Die Mutter nickte befriedigt, als sie das Kärtchen mit der Aufschrift: „Ich liebe Dich!“ erblickt hatte. Auch sie hatte kein Bedürfnis, sich den Kopf darüber zu zerbrechen, weshalb das Kärtchen nicht schon des Morgens bei der Befichtigung des Ostereies bemerkt worden war.

Eine Stunde später stattete der Spender des Gies seinen gewohnten Feiertagsbesuch ab und wurde von Magda zunächst in das Empfangszimmer geleitet, welches bald darauf auch die Mutter betrat.

Ingenieur Lorenz, ein behäbiger Herr, saß ruhig in dem für ihn bereit gestellten Sessel, ohne etwas von dem zu ahnen, was ihm bevorstand. Mit befriedigendem Lächeln nahm er die Dankesworte für das schöne Osterei entgegen.

„Und was den weiteren Inhalt des Gies anbetrifft,“ fuhr Magda fort, „so habe ich hier bereits die Antwort hinaufgeschrieben, da das Verfahren doch einmal ein schriftliches sein soll.“

Der Ingenieur starrte erschreckt auf das Kärtchen, welches in ungelinker Handschrift den Satz: „Ich liebe Dich!“ und darunter in zierlicher Schrift die Worte: „Ich Sie auch von ganzem Herzen!“ trug.

Die Mutter mochte vielleicht ahnen, daß es mit dieser Karte eine besondere Verwandtnis haben müsse, aber sie dachte, biegen oder brechen und sagte rasch:

„Ja, mein lieber Herr Lorenz, wir haben uns ebenso gewundert, als gefreut, als wir diesen Morgen Ihre Liebeserklärung in dem Osterei fanden. Wir haben ja schon lange gehaut, daß so etwas im Werke sei. Meinen Segen gebe ich Euch gern, Kinder, und auch mein Mann wird gleich erscheinen.“

Dabei nahm sie die Hände Magdas und des Ingenieurs, der sich ganz fassungslos erhoben hatte, und legte sie ineinander. Der gute Lorenz, dem der Geist des Widerspruchs nur in geringem Maße gegeben war, und der sich in diesem Augenblicke auch einbildete, irgend einmal daran gedacht zu haben, Magda als seine Gattin heimzuführen, verfiel in eine Art von Bewußt-

losigkeit, aus der er erst ein halbes Jahr später, am Hochzeitsmorgen, erwachte.

## Aus der Beratung des Etats für Deutsch-Ostafrika im Reichstage am 21. März.

Abg. Schrempf (kon.): Ich möchte mir mehrere Anfragen gestatten. Ist es nicht möglich, den Verwaltungsapparat zu vereinfachen? Läßt sich nicht ein besonderer Kolonialbeamtenstand schaffen? Bitter beklagen muß ich mich darüber, daß die Kaufleute und Pflanzer in der Verwaltung gar nichts zu sagen haben.

Kolonialdirektor Dr. Stübel: Es werden eingehende Erwägungen gepflogen, die Verwaltung billiger zu gestalten. Die Ansicht, daß wir jetzt teurer wirtschafteten, als andere Länder, ist mehr oder weniger ein Irrtum. In früheren Zeiten ist allerdings anders kolonisiert worden; die Engländer und Holländer haben den Kaufmann und Ansiedler vorausgeschickt. In unserer Zeit des Verkehrs hat aber die Modalität des Kolonisierens eine Aenderung erfahren. Die Engländer und Holländer kolonisieren jetzt nicht anders wie wir; ihre Untkosten sind nicht geringer, wie unsere. B. V. kostet in Südnigeria die Verwaltung ebenso viel wie in Kamerun. Wir haben uns bereits mit einer anderen Ausbildung der Kolonialbeamten beschäftigt; unsere Vorschläge haben aber nicht die Zustimmung des Reichshausamtes gefunden, weil sie Mehrkosten verursachen. Zur Verwaltung werden die Kaufleute zum Teil jetzt schon mit herangezogen. So sind in Südafrika bereits Kolonialbeiräte in Wirksamkeit getreten. Wir werden damit weiter vorgehen, sobald in den einzelnen Kolonien genügend geeignete Personen vorhanden sind.

Gouverneur Graf v. Söhen: Es ist gefragt worden, ob es nicht möglich sei, das kaufmännische Element mehr zur Verwaltung heranzuziehen. Ich kann darauf folgendes erklären: In Ostafrika werden schon jetzt die Chefs der größeren Firmen und die angeseheneren Pflanzer nach Dar-es-Salaam berufen; es werden ihnen dann eine Reihe wichtiger Fragen vorgelegt, es wird den Herren auch anheimgestellt, andere Fragen anzuregen. Auf die Anregung dieser Herren ist zum größten Teil die Tarifermäßigung auf der Tangabahn zurückzuführen; auch die Ausfuhrzölle sind auf ihre Veranlassung einer Revision unterzogen worden. Es sind dadurch die von den Kaufleuten gewünschten Erleichterungen eingeführt worden. Wir werden diese Herren auch in Zukunft befragen und hoffen, ihre Wünsche stets erfüllen zu können. Wir haben ferner in den Kommunalverwaltungen durch Verordnung Bezirksräte geschaffen, die in allen kommunalen Fragen hinzugezogen werden müssen. Weiter können wir zur Zeit nicht gehen.

Abg. Schrempf (L.): Ueber die letzte Antwort freue ich mich, daß man aber noch keinen eigenen Kolonialbeamtenstand schaffen will, betrübt mich; ich verstehe nicht, was das Schamant einzuwenden hat. Den Gouverneur von Ostafrika möchte ich fragen, welche Erfahrungen mit der Arbeitspflicht für die eingeborene Bevölkerung in Deutsch-Ostafrika gemacht sind?

Gouverneur Graf Söhen: Dem Abgeordneten Schrempf kann ich mitteilen, daß es sich in Ostafrika gar nicht um eine Arbeitspflicht handelt oder handeln kann. Ich habe lediglich das Bestreben gehabt, die Ausfuhr im Distrikt Dar-es-Salaam und die Arbeit der dortigen, besonders faulen Bevölkerung etwas zu heben. Ich habe deshalb die Häuptlinge aus den Zumben zusammenberufen und ihnen auseinandergesetzt, welchen Vorteil es hätte, wenn sie ihre öden Ländereien mit Desfrüchten, Mais, Zuckerrohr u. s. w. bebauen würden. Wir sind nach längeren Unterredungen dahin gekommen, daß jedes Dorf ein Feld anzulegen hat, auf dem jeder Eingesejjene 12 Tage im Jahre arbeiten soll. Der Ertrag kommt zu einem Drittel den Eingesejjenen, zu einem Drittel den Häuptlingen und zu einem Drittel dem Bezirksverbande Dar-es-Salaam zu gute. Das ist ein beachtender Versuch, über dessen Ausgang ich jetzt, nach einem halben Jahre, noch keine Auskunft erteilen kann.

Die ordentlichen Ausgaben werden bewilligt.

Bei den einmaligen Ausgaben beantragt die Kommission, für eine Fortführung der Eisenbahn Tanga-Nihscha-Korogwe bis Mombi 1. Rate, statt der geforderten 1 Million nur 750 000 Mk. zu bewilligen.

Abg. Richter (f. Bp.): In diesem Jahr hat sich die Bemühung der Regierung besonders auf diese Bahn gerichtet, und ich bedaure, daß kein schriftlicher Bericht vorliegt, nachdem im vorigen Jahre diese Bahn abgelehnt ist. Als Hauptgrund wurde damals die schlechte Finanzlage angeführt und diese hat sich seitdem nicht verbessert. Die erste Bewilligung verpflichtet uns nicht nur zu den jetzt für die ganze Bahn vorgeesehenen 3 Millionen Mark, sondern für etwa 6 Millionen Mark, da bekanntlich afrikanische Bahnen den Voranschlag um den vollen Betrag zu überschreiten pflegen. Bei der jetzigen Bahnstrecke bleiben die Einnahmen um 45 v. H. hinter den Betriebskapital. Die Verhältnisse haben sich gegen das Vorjahr erheblich verschlechtert, zur Hälfte durch die Verringerung der Einnahmen, zur Hälfte durch Steigerung der Ausgaben. Nun heißt es hier, wie immer bei afrikanischen Bahnen, die Fortsetzung werde auch die jetzt bestehende Strecke rentabel machen. Diese ganze Bahn verdanke ihr Entstehen einer Liebhaberei des verstorbenen Herrn Dechelhäuser, der sich an seinem Lebensabend mit afrikanischen Bahnprojekten beschäftigte. Ich halte die hoffnungsvollen Schilderungen vom Ertrag dieser Bahnen für Potemkinsche Dörfer. Hauptächlich muß uns beim Güterausfuhr die Ausfuhr interessieren. Sie beläuft sich aber nur auf 557 Tonnen. Das macht bei täglich durchschnittlich 2 bis 3 Zügen für jeden Zug 10 Zentner. (Hört, hört! links.) Der ganze

Kaffee, der bisher von dort exportiert ist, ist nicht soviel wert, wie das für die Bahn bisher schon aufgewandte Geld. Die jetzige Vorliebe der Kommission für diese Bahn und der Wechsel ihrer Ansichten erklärt sich nach meiner Ansicht aus der Lebenswürdigkeit des Gouverneurs Graf Götzen und seinen anerkanntswerten Bestrebungen, wie aus der Lebenswürdigkeit des Referenten Prinz Arenberg. Aber die Gouverneure haben uns in den letzten 20 Jahren sehr viel vorgeführt, was sich nachher als eitel Luftschlösser erwies. Hat man doch die Vorzüge der dortigen Berggegend uns dadurch zu rühmen gewußt, daß man uns erzählte, sie seien zu Luftkurorten geeignet. (Weiterkeit.) Wäre diese Bahn wirklich so rentabel, so würden sich in Berlin genug reiche Leute finden, die zu ihren Gunsten in den Beutel greifen.

Gouverneur Graf Götzen: Ich gestatte mir zunächst, dem Abgeordneten Richter dafür zu danken, daß er meinen Bestrebungen in Deutsch-Ostafrika Anerkennung gezollt hat. Ich möchte ihm erwidern, daß ich es auch für meine Pflicht halte, mich nach der Deede zu strecken und nicht nur einfach zuzusehen, was ich kriegen. Ich sehe stets danach und muß danach sehen, was wir leisten können und was wir leisten müssen. Als Beweis dafür möchte ich anführen, daß ich in der Verwaltung bestrebt gewesen bin, Sparfameit walten zu lassen. Ich weise nur darauf hin, welche Minderungen und Ersparungen wir bei der Flottille erzielt haben. Ich will ihre Aufmerksamkeit nur kurze Zeit in Anspruch nehmen, da die Mitteilungen, die ich Ihnen machen kann, ja nur informatorischer Natur sein können. Sie stützen sich auf die Kenntnis der Gegend, die ich als Gouverneur wie als Reisender gewonnen habe. Ich möchte zunächst wiederholen, daß es sich bei dieser Bahn nur um einen Schlußstein handelt. Es handelt sich nicht um ein neues Unternehmen, das dem Deutschen Reiche zugemutet wird. Es ist nur das Aufsetzen des Daches auf das Haus, das jetzt zwar beschonbar ist, aber nicht rentabel. Die Usambara-Bahn ist ausdrücklich gebaut mit dem Zweck, die Gebirgsgegend zu erschließen. In den Usambarabergen, die der Küste ziemlich nahe liegen, können Europäer Arbeit finden, und auf den Plantagen läßt sich europäische Landwirtschaft betreiben. Diese Gegend soll durch die Bahn erschlossen werden. Die bisher gebaute Strecke schließt aber nur einen kleinen Teil auf, nämlich Ost-Usambara und den vierten Teil von West-Usambara. Den übrigen Teil können wir mit einer 36 Kilometer langen Bahn erschließen. Es werden also durch diese 36 Kilometer mehr erschlossen, als durch die bereits gebauten 86 Kilometer. Das erklärt sich alles aus der geographischen Struktur des Landes. Wenn man sich die Usambara-Berge ansieht, so wird man sehen, daß es sich bei der Bahn nicht um einen willkürlichen Bau handelt. Wenn wir 20 Kilometer vor Mombo endigen, so können wir nicht vollständig in das Usambara-Gebiet hinein. Man müßte sonst Alpinist sein. Mombo ist der Punkt, von dem aus man in den nördlichen Teil gelangt. Weiter zu bauen, beabsichtigen wir nicht. Es müßte denn sein, daß ganz besondere Umstände eintreten, daß Goldlager oder ähnliches gefunden würde. Bei dieser Bahn, die gefordert wird, handelt es sich keineswegs um eine Gebirgsbahn. Die Strecke von Morogoro bis Mombo führt in der Ebene entlang, nur an einzelnen Hügeln vorbei, vom Gebirge kann gar keine Rede sein. Die Ausfüllung wird recht einfach sein. Bahnbauten in Ostafrika sind eine Lebensfrage für das Schutzgebiet, ohne die es wirtschaftlich nicht gedeihen kann. Deshalb bitte ich dringend, solchen Bahnpfänen Ihre Zustimmung zu verleihen. Wir haben noch andere Bahnprojekte vor. Den Herren ist bekannt, daß die Verwaltung den Bau einer Bahn von Dar-es-Salam nach Morogoro für unbedingt notwendig erklärt hat. Ich habe mich 2 Jahre bemüht, festzustellen, ob das wirklich der Fall war. Ich bin zu der Ueberzeugung gekommen, daß wir ohne die Verbindung des mittelsten und wichtigsten Gebietes mit der Küste, ohne Verbindung zwischen Bagamoyo und Zanzibar und dem besten Hafen dort, Dar-es-Salam, mit dem Hinterlande das Schutzgebiet nicht zur Blüte entfalten können. Man spricht hier so oft von Heimathpolitik. Nun, hier handelt es sich um Mutterland und Kolonie. Je kleiner das Kind ist, je mehr braucht es die Fürsorge der Mutter. Will man sich dieser Ansicht nicht verschließen, so bitte ich, die geschäftliche Seite zu betrachten. Die Kolonien sollen ein Geschäft für uns werden, und aus diesem Gesichtspunkte bitte ich, zu einer wirtschaftlichen Entfaltung den Kolonien auch das zu geben, wofür sie bedürfen. Ohne eine Bahnverbindung ist die wirtschaftliche Erschließung nicht möglich. Gegenwärtig kann man es nienand verdenken, wenn er nicht hingehen will. Denn es handelt sich hier um ein Land, zweimal so groß als Deutschland, das keinen Weg und Steg hat. Wir müssen den Sprung vom Trägerverkehr zum Eisenbahnverkehr machen, ohne das Zwischenglied anderer Verkehrsmittel. Zur lebendigen Zugkraft ist das Land wegen der Viehkrankheiten nicht geeignet. Helfen Sie uns diesen Sprung machen. Ich richte den dringenden Appell an das Haus: Geben Sie uns die Möglichkeit, uns weiter zu entwickeln! (Lebhafter Beifall.)

Kolonialdirektor Dr. Stübel: Auch ich möchte mich der Auffassung des Grafen Götzen anschließen und hoffe, daß die Forderung bewilligt werden wird. Der Abgeordnete Richter wies auf die ungenügenden bisherigen Vorschläge hin, aber diese hatten bisher nur formale Bedeutung, weil während des Bahnbaues die Betriebskosten von den Baukosten nicht zu trennen sind. Jetzt haben wir erst einen richtigen Vorschlag vorgelegt, in dem Einnahmen und Ausgaben mit größter Sorgfalt geschätzt werden konnten. Für den Kenner der Verhältnisse ist es nicht auffällig, daß wir zuerst mit einem Defizit arbeiten. Denn solche Kolonialbahnen müssen sich erst den Verkehr schaffen, der sie später rentabel macht. Wäre es anders, so brauchen wir überhaupt die Unterstützung des Mutterlandes nicht. Das Privatkapital würde die Bahn dann auf eigene Hand bauen. Auf Verringerung des Defizits werden wir durch Tarife hinarbeiten, die sich dem Verkehr anpassen. Der Gouverneur Graf Götzen hat schon darauf hingewiesen, daß ebenso, wie die Bahn nach Mombo eine Nothwendigkeit für den nördlichen Teil des Schutzgebietes ist, auch die Bahn Morogoro-Dar-es-Salam für das Kolonialgebiet erforderlich ist. Wir hatten vor zwei Jahren eine Vorlage, die für diese aus Privatkapital zu erbauende Bahn eine Zinsgarantie vorsieht. Ich hatte gehofft, daß schon dieser Reichstag auch diese Vorlage verabschiedet werde,

und bebauere, daß die Verhältnisse (?) es nicht gestatten. Wenn wir Sie aber heute bitten, der Bahn nach Mombo zuzustimmen, so können wir nicht darauf verzichten, dem künftigen Reichstag mit der Bitte zu kommen, uns bei der Bahn Dar-es-Salam weiter fortzusetzen.

Abg. Dr. Freiherr v. Hertling (Z.): Wenn ich für die Vorlage eintrete, so will weder ich noch meine Fraktion aus der den Kolonien gegenüber bisher gewährten Reserve heraustreten. Ich selbst bin kein Kolonialwärmer, stimme aber doch für diese Bahn, denn das Nothwendige müssen wir bewilligen, und dazu gehört die vorliegende Forderung. Wir brauchen unsere ganze Kolonialpolitik nicht so pessimistisch zu beurtheilen, wie es der Abgeordnete Richter thut. Dazu haben sich die Verhältnisse in Westafrika zu günstig entwickelt. Entscheidend für unsere Zustimmung zu der Forderung war, daß es sich nicht um eine neue Bahn handelt, sondern darum, die bisherige

Bahn aus der Sadgasse, in der sie sich jetzt befindet, herauszuschaffen. Die Finanzlage ist freilich ungünstig; aber eben deswegen sind uns ja keine neuen, weitgehenden Pläne vorgelegt worden. Ueber die Bahn Morogoro bis Dar-es-Salam liegt ein Kommissionsbericht vor. Ueber bei einem so schwach besetzten Hause können wir ihn nicht verhandeln. Hierin liegt wieder ein Beweis für die Nothwendigkeit, die Maßregeln zu treffen, die dem Reichstag einen stärkeren Besuch sichern, und für die der Reichstag sich mit großer Mehrheit ausgesprochen hat. Bei der gegenwärtigen Beschäftigung und dem gegenwärtigen schwachen Besuch des Hauses haben wir gar keinen Grund, uns mit der Bahn Dar-es-Salam-Morogoro jetzt eingehender zu beschäftigen.

Abg. Daxbach (Z.) bittet die Forderung abzulehnen. Abg. Dr. Barth (fr. Vgg.): Das Zentrum hat die Kolonialpolitik immer mitgemacht. Wenn eine Forderung

**Marktbericht der Woche.**

	Stückzahl und Maß	Arab. Palaam	Zanga	Bagamoyo	Kilwa	Indi	Mikindani	Mogami	Sandani	Mogoro
<b>Stiere</b>	per Stück	20-25	20-25	20	20	-	-	-	25	-
<b>Kühe</b>	per Stück	30-80	25-40	40	-	-	-	-	50-60	-
<b>Ziegen</b>	per Stück	4-6	2-5	3.16	-	-	-	-	2-5	-
<b>Schafe</b>	per Stück	2-5	2-4	2	-	-	-	-	1-3	-
<b>Esel (Einheitsmaße)</b>	per Stück	20-25	10-20	18	-	-	-	-	15-23	-
<b>Gähner</b>	per Stück	0.26	0.16	0.20	-	-	-	-	0.10	-
<b>Eier</b>	per Stück	0.02	0.02	0.02	-	-	-	0.02	0.01 1/2	-
<b>Rochfett</b>	per lbs	-	-	0.32	-	0.34	-	-	0.16	0.44
	per Frazila	20 22	16	17.32	-	18	-	13.32	-	28
<b>Mehl</b>	per Sack	17	17.32	17	-	17.32	-	-	-	0.08
<b>Mais</b>	ein Maß	-	-	0.15	-	-	-	0.06	-	0.06
	ein Djsila	8	3.32	12.48	4.16	4.32	-	-	7.32	4
<b>Weiz</b>	ein Maß	-	-	0.32	0.24	-	-	-	-	0.32
	ein Sack	10	10.32	9.16	-	11	-	10.16	10	10.32
<b>Milch</b>	ein Maß	-	-	0.13	-	0.10	-	-	-	0.10
	ein Djsila	10	-	12	-	6.32	-	8.32	8	7
<b>Obst</b>	ein Maß	-	-	0.16	0.23	-	-	-	-	0.16
	ein Djsila	10	12.32	14	-	-	-	9	-	8.32
<b>Gesamt</b>	per lbs	0.04	-	0.25	-	-	-	-	-	0.12
	ein Djsila	-	21-24	12	-	-	-	17	-	19
<b>Bohnen (einheitsmaße)</b>	ein Maß	-	-	0.28	0.11	0.08	-	-	-	0.16
	ein Djsila	18	-	24	-	7.32	-	12	12	10
<b>Do. (indische)</b>	ein Maß	-	-	0.28	0.20	-	-	-	-	0.12
	ein Djsila	12	-	14	-	-	-	-	15	-
<b>Mohoro</b>	ein Sack	-	0.02	-	-	-	-	2.8	-	-
	per Sack	2	-	2	-	-	-	-	-	-
<b>Milch</b>	ein Sack	2	0.02	-	-	-	-	-	-	-
	per Sack	2	-	2	-	-	-	-	-	-
<b>Kartoffeln (europäische)</b>	per lbs	-	-	-	-	0.08	-	-	-	-
	per Kiste	4.32	5	5	-	4.32	-	4.32	4.32	-
<b>Bopra</b>	per Frazila	2.48	2.32	2.16	-	-	-	2.22	-	-
	do.	0.60	-	0.40	-	-	-	-	0.30	-
<b>Zuckerrohr</b>	20 Stang.	-	-	-	-	-	-	0.38	-	0.20
	do.	-	-	-	-	-	-	0.48	-	-
<b>Syrup</b>	1 Tin	2	-	2	-	-	-	-	-	-
	20 Tins	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Honig</b>	1 Flasche	0.32	-	0.16	-	-	-	-	0.08	-
	1 Tin	-	-	2.16	-	-	-	6.42	-	-
<b>Milch</b>	per Frazila	20-25	18	30	-	-	-	-	-	24
	1 Pfd.	-	-	-	-	-	-	-	-	0.44
<b>Bopal, roth</b>	per Frazila	-	-	20	-	0.16	-	-	16	-
	do.	20-25	-	-	-	10-14	-	-	-	20
<b>Do. weiß</b>	per Frazila	5-15	-	10	-	-	-	-	8	8
	do.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Haarschuh</b>	per Frazila	40-55	38-40	65	-	63	-	52.32	50-58	60
	do.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Tabak</b>	1 Masse	-	-	5.32	-	-	-	-	-	-
	per Frazila	5-15	-	-	-	-	-	0.16	0.04	-
<b>Haute und Felle</b>	per lbs	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	per Frazila	5-7	-	7	-	-	-	-	-	-
<b>Schildpatt</b>	per lbs	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	per Frazila	8-12	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Baumwolle</b>	per Frazila	7	-	-	-	-	-	-	-	-
	do.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Matten</b>	per Stück	0.40	-	-	-	-	-	1.32	-	-
	do.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Körbe</b>	per Stück	0.06	0.03	-	-	-	-	0.02	-	-
	32 do.	-	-	3.32	-	-	-	-	-	-
<b>Zucker (einheitsmaße)</b>	per lbs	-	-	-	-	-	-	0.07	-	0.09
	per Frazila	2.32	3.32	6.32	-	-	-	-	-	4
<b>Gesamöl</b>	per lbs	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	per Frazila	6.32	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Kokosnüsse</b>	100 Stück	2.48	2.16	-	-	-	-	-	-	-
	1000 Stück	-	-	-	-	30-35	-	-	-	-
<b>Salz</b>	per lbs	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	ein Djsila	5	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Ausen</b>	ein Maß	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	ein Djsila	8	-	-	-	-	-	-	-	-

Bericht nicht eingegangen.

Bemerkung: Die erste Ziffer bedeutet den jedesmaligen Preis der Waare im Kleinhandel und die zweite Ziffer den Preis derselben beim Großhandel — 1 Maß = 6 Pfd, 1 Frazila = 35 Pfd, 1 Djsila = 360 Pfd. 0.03 = 3 Pesa, — 0.20 = 20 Pesa, — 0.63 = 63 Pesa, u. s. w.



einmal nicht bewilligt werden sollte, dann erschien sofort ein Missionar auf der Bildfläche und die Forderung wurde genehmigt. Für uns liegt die Sache anders. Wir sind von jeher ganz entschiedene Gegner der von Bismarck eingeleiteten Kolonialpolitik gewesen. Ich halte es noch heute politisch und wirtschaftlich für vorteilhafter, wenn wir die Kolonien niemals in Besitz genommen hätten. Aber man kann die Kolonien heutzutage leichter erwerben, als wieder los werden. Besonders ein großes Reich wie Deutschland kann nicht plötzlich erklären: wir wollen mit den Kolonien nichts zu thun haben! Deutschland ist durch seine Vergangenheit tatsächlich gebunden, und wir, die wir Gegner der Kolonialpolitik sind, sind meines Erachtens doch verpflichtet, uns auf den Boden der Thatsachen zu stellen, und die Frage zu erörtern: giebt es einen Weg, die Kolonien brauchbar zu gestalten? Meine Freunde werden daher für den Kommissionsvorschlag stimmen. (Beifall.)

Abg. Richter (fr. Sp.): Die Ausführungen des Vorredners waren mehr dialektisch richtig, als überzeugend. Niemals würde ein solcher Zuschuß für eine deutsche Kleinbahn bewilligt werden. (Beifall links.)

Die Besprechung schließt.  
Der Kommissionsvorschlag wird angenommen, der Etat für Ostafrika bewilligt.

### Hochwasser im Hafen von Dar-es-Salam.

Datum.	a m.	p m.
19. 4.	8 h 44 m	9 h 5 m
20. 4.	9 h 36 m	9 h 57 m
21. 4.	10 h 45 m	11 h 15 m
22. 4.	—	0 h 0 m
23. 4.	0 h 33 m	1 h 7 m
24. 4.	1 h 34 m	2 h 1 m
25. 4.	2 h 24 m	2 h 48 m

### Niedrigwasser im Hafen von Dar-es-Salam.

Datum.	a. m.	p. m.
19. 4.	2 h 34 m	2 h 55 m
20. 4.	3 h 26 m	3 h 47 m
21. 4.	4 h 30 m	5 h 0 m
22. 4.	5 h 41 m	6 h 19 m
23. 4.	6 h 52 m	7 h 26 m
24. 4.	7 h 48 m	8 h 15 m
25. 4.	8 h 36 m	9 h 0 m

Am 19. 4. 0 h 7 m. a. m. Letztes Viertel.

### Rupie-Kurs

für den Monat April 1903.

1 Rupie	1,394779.
Einzahlungskurs für Postanweisungen	1,391.
Auszahlungskurs für "	1,398.
Einzahlungen sind für	
100 Mk.	71 Rp. 58 P.
200 "	143 " 51 "
300 "	215 " 44 "
400 "	287 " 37 "
500 "	359 " 30 "
600 "	431 " 23 "
700 "	503 " 16 "
800 "	575 " 09 "

### Berichte

aus allen Theilen Deutsch-Ostafrikas, sowie aus Mombasa, Zanzibar, Beira, Durban etc. gegen hohes Honorar gesucht.

Deutsch-Ostafrikanische Zeitung.

## Von der Meteorologischen Hauptstation.

Witterungsbeobachtungen der Station Dar-es-Salam vom 9. bis 15. April 1903.

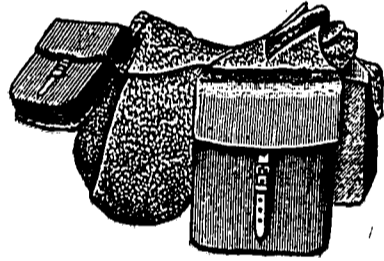
Datum	Luftdruck in mm red. auf 0°. Seehöhe 8 m 700 —			Temperatur.							Dunstdruck in mm			Relat. Feuchtigt. in %			Regen in mm		Sonnenscheindauer		Verdunstung in mm.	Wind, Richtung und Stärkegrad (0—12).			
	7 a	2 p	9 p	Trocknes Therm.			Feuchtes Therm.*				7 a	2 p	9 p	7 a	2 p	9 p	h	m	7 a	2 p		9 p			
April 9.	59,9	59,2	60,9	23,8	27,5	24,1	23,3	24,8	22,9	22,8	29,4	61,5	20,9	21,9	20,2	96	80	91	0,2	4	55	0,7	(SW) 0	(NNE) 0	SW 1
10.	60,5	59,0	59,9	22,9	27,3	25,8	22,3	25,5	24,2	22,2	29,3	57,6	19,7	23,4	21,7	95	87	88	5,7	8	34	0,8	SW 1	(SE) 0	(S) 0
Mittel 1—10	60,4	59,1	60,2	23,3	28,4	25,0	22,7	25,2	23,7	22,5	29,5	58,6	20,2	22,1	21,1	95	78	90	Summe 62,6	6	48	1,0	(SW) 0	E 1	(SW) 0
April 11.	60,2	58,4	59,0	23,6	30,3	25,1	22,9	24,2	23,7	23,0	31,0	58,5	20,3	19,4	21,0	94	61	89	—	10	24	1,5	SW 1	S 1	(SSE) 0
12.	58,5	56,9	58,7	22,8	30,5	25,7	22,1	23,9	23,7	21,8	31,0	60,4	19,4	18,7	20,8	94	58	85	—	10	36	1,6	SW 1	SSE 1	(S) 0
13.	58,8	58,1	59,6	24,1	27,8	26,0	23,0	23,0	23,8	23,4	30,3	60,7	20,3	18,4	20,9	91	66	83	0,6	4	42	1,4	(SW) 0	S 1	SSE 1
14.	59,6	59,0	60,4	24,4	25,7	23,5	23,2	25,0	23,0	23,1	28,9	52,1	20,6	23,2	20,7	91	95	96	10,0	1	51	0,4	(SSW) 0	ESE 1	(SW) 0
15.	61,0	59,6	60,1	23,2	26,7	25,4	22,8	25,7	24,4	22,5	29,1	59,7	20,5	24,1	22,2	97	93	92	11,7	7	40	0,8	(W) 0	SE 1	(S) 0

\*) Mit Assmann's Aspirator gemessen.



## Sattlerwaren

Spezial-Fabrik in Engl Sättel, Reitzeuge, Fahrgeschirre aller Art, Stall-, Dressur- u. Sport-Artikel, Jagdutensilien, Reiseeffekten etc. Tropen-Ausrüstungen jeder Art.



Preislisten mit über 1000 Abbildungen gratis und franco.

A. & W. Schultze, Berlin S. W. 48, Wilhelmstr. 30/31.

**MAGGI-Würze** macht, beim Anrichten zugefügt, alle schwachen Suppen, Saucen, Gemüse, Salate, Fleischspeisen u. s. w. augenblicklich überraschend gut und kräftig im Geschmack. Sehr ausgiebig, 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.



Am 6 April verstarb in Kilimatinde am Schwarzwasserfieber der Unteroffizier in der Kaiserlichen Schutztruppe für Deutsch-Ostafrika, Herr

## Oskar Betzing.

Wir verlieren in dem Dahingeschiedenen einen guten Freund und Kameraden, dem wir ein treues Andenken bewahren werden.

Das Unteroffizier-Korps der Kaiserlichen Schutztruppe für Deutsch-Ostafrika.

## Die Suaheli-Sprache

Grammatik! Gespräche! Wörterbuch!

von Hugo Raddatz.

Jedem Deutsch-Ostafrikaner, der die Suaheli-Sprache nicht beherrscht, als ein praktisches Handbuch sehr zu empfehlen. — In der Tasche zu tragen. Billig zu beziehen von der

„Deutsch-Ostafrikanischen Zeitung.“

# Reichsadler- Apotheke.

Dar-es-Salaam.

Bretschneider & Hasche.

Dar-es-Salaam.

Lager von Arzneimitteln jeder Art in den gebräuchlichsten und erwünschten Formen.

Drogen, fotogr. Artikel u. Chemikalien, Verbandstoffe.

Spezialitäten: Medizinische u. Toilettenseifen, Kurbedürfnisse, Parfümerien etc. in großer Auswahl.

Anfertigen von

Taschen-, Expeditions-Apotheken laut bes. Wünschen.

Sachgemäßes Verpacken u. Expedition von Sammlungsgegenständen aller Art auf Grund langjähriger Erfahrung.

Reichhaltiges Lager von

Conserven, Getränken, Bedarfsartikeln jeder Art für die Reise und das Haus.

Ausrüstungen in das Innere werden sorgfältigst ausgeführt.

In den Tropen haltbare Waaren nur bester deutscher Firmen auf Lager.



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

**R. Weber.**

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

**R. WEBER, Haynau in Schlesien.**

älteste u. erste Raubthierfallenfabrik, (vor 30 Jahren gegründet). Vertreter gesucht.

### Wasserbock

schönes, männliches Exemplar, eingewöhnt und gut fressend, ist für den festen Preis von 150 Rp. einschließlich Transport und Verpackung — frei Daresalam oder Bagamoyo — abzugeben.

Wo jagt die Ex. der D. O. A. 3tg.

### Alle Forderungen

an den **Nachlass** meines verstorbenen Bruders bitte ich mir **bis zum 1. August** dieses Jahres einzusenden.

Moschi am Kilimandscharo.

**C. Meimaridis.**

## Wilhelm Eisenführ, Berlin S. 14

### Werkzeuge u. Maschinen

gegr. 1864.

Fabrikation — Grosshandel — Kleinhandel.

Lieferant deutscher Militär-, Eisenbahn- u. Postbehörden.

Werkzeug-Ausrüstungen für Züge in das Innere.

U. a. solche Ausrüstungen geliefert für Expeditionen der Herren Hauptmann v. François (1887), Leutnant Tappenbeck (1887), Ob.-Lt. Gansser (1896), Ob.-Lt. Bressler (1896).

### Neues Bürgerliches Gesetzbuch,

in größerem Format.

Civilprozessordnung,

Strafgesetzbuch,

Handelsgesetzbuch

in Taschen-Ausgaben (Klapp-Ausgabe)

zu haben bei der

„Deutsch-Ostafrikanischen Zeitung.“



Vertretung und Lager:  
**Hansing & Co.**

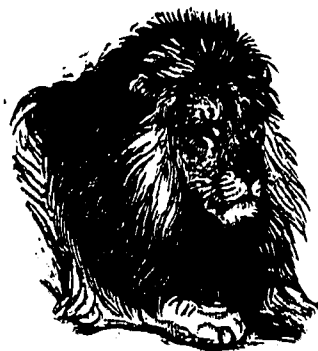
### Reiche

Heirath vermittelt  
Frau Krämer, Leipzig,

Brüderstrasse 6. Auskunft gegen 30 Pfg.

Das Buch über die Ehe mit 39 Abbild.  
von Dr. Retau,  
M. 1.60. Ueber das Geschlechtsleben des  
Menschen von Dr. Freitag, M. 1.60. Beide  
Bücher zusammen gegen M. 3.— frei.  
G. Engel, Berlin 160, Potsdamerstr 131.

## 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.

### Sächs. Musikinstrumenten-

Manufaktur Schuster & Co.

Markneukirchen

Nr. 234.

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



# Lange & Gutzeit

## Wagenbau

Berlin O. 112

### Transport-Wagen aller Art

vielfach für die Kolonien geliefert.

### Grösste Transport-Wagenfabrik Deutschlands.

**Hermann Franken, Schalke i. Westf.**

Verzinkerei u. Blechwarenfabrik,

Bauanstalt für Handfuhrgeräte.

fabrizirt:

rohe, lackirte und verzinkte Artikel für Haus, Küche u. Hof,

Baugeräte etc., Export-Eimer und Spül-Becken,

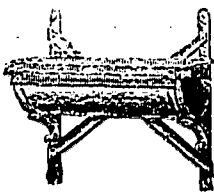
Transportgefässe und Geräte, stählerne Export-Schiebkarren.

Spezialität: **Landwirtschaftsgeräte!**

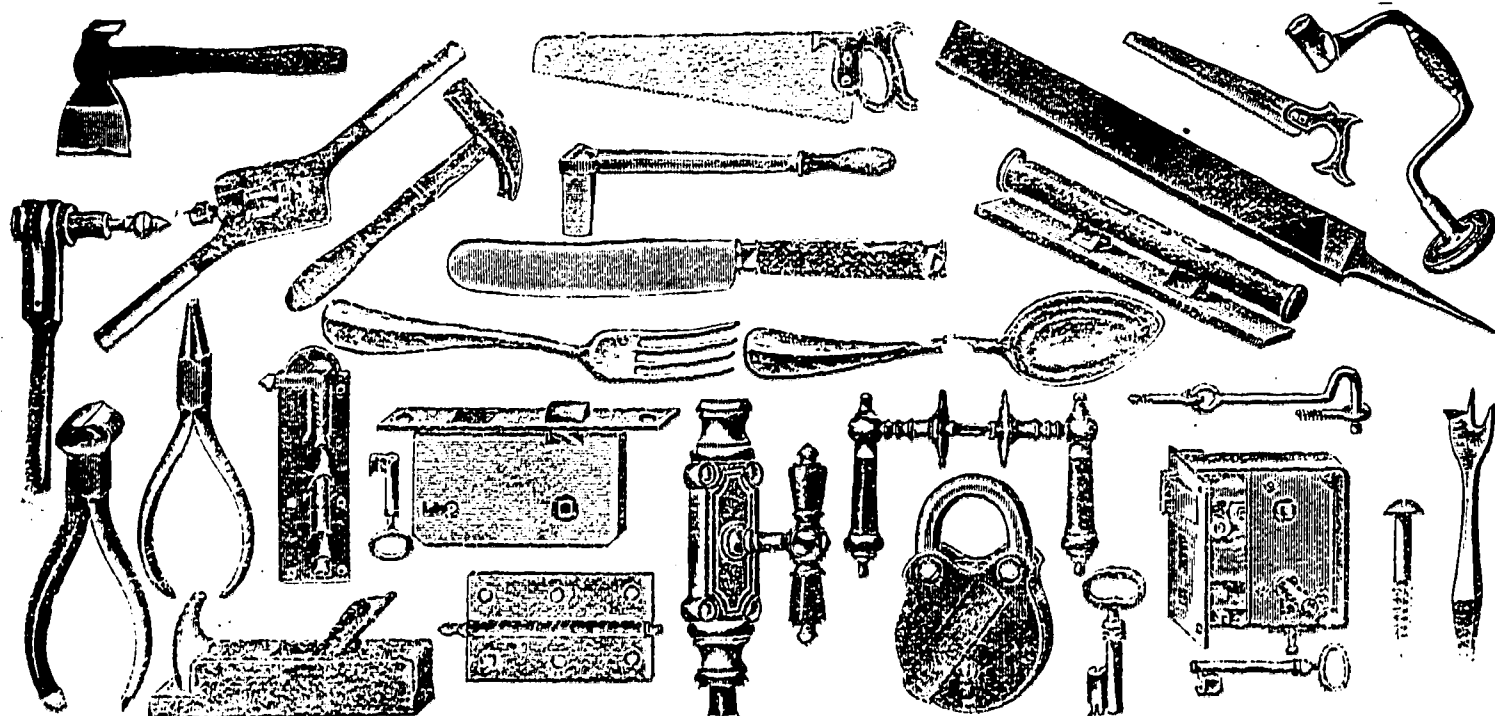
Pferderaufen, Krippen, Futterkörbe, Jauche-  
fässer, Wasserwagen, Fressgeschirre,

fertige Einfriedigungen, Gitter

\* \* \* und Zäune. \* \* \*



# F. GÜNTER, Eisen-Stahlwaaren, Farben, Oele etc. Daresalam



- 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, Carbolium.

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



## Der Kartoffelbau als Grundlage der Besiedelung Westusambaras.

Bei der außerordentlichen Wichtigkeit der Besiedelung der malariastreuen Hochländer in unseren Tropenkolonien durch europäische Ansiedler ist ein in den letzten Monaten vom Gouvernement Dar-es-Salam zur Klärung der einschlägigen Verhältnisse unternommener Versuch von weittragender Bedeutung.

Schon seit langen Jahren ist die Frage der Besiedlungsfähigkeit von Westusambara, das wegen seiner Lage in der Nähe der Küste für solche Versuche von besonderer Bedeutung ist, ein ziemlich regelmäßig wiederkehrendes Thema in unserer Kolonialpresse. Von Sachverständigen und Laien ist viel dafür und dawider geschrieben worden. Die Möglichkeit für Europäer, dauernd in dem Hochlande von Westusambara zu leben, ist zwar nie bestritten, auch haben langjährige Versuche gezeigt, daß eine ganze Reihe von Nutzpflanzen dort angebaut werden können; jedoch wurden schwerwiegende Bedenken geltend gemacht, ob sich ein genügend großer Absatzmarkt für die Produkte würde finden lassen.

Um diese Frage endgültig zu entscheiden, hat der Gouverneur im September vorigen Jahres angeordnet, daß das Bezirksamt Westusambara aus den ihm vom Gouvernement für Ansiedlungszwecke zur Verfügung gestellten Mitteln der Wohlfahrtslotterie eine größere Sendung Kartoffeln zur Probe nach Durban an die dortige Firma Mandelsloh senden sollte. Der Versuch wurde mit 240 Zentner, welche in Kivai gewachsen waren, gemacht. Die Kartoffeln waren schon nicht mehr ganz frisch, auch machte es große Schwierigkeiten, eine richtige Verpackung herzustellen. Bei der Ankunft der Lasten in Tanga wurde deshalb eine Umpackung notwendig, wodurch die erste Verschiffungsgelegenheit verfaßmt wurde. Die Kartoffeln waren infolgedessen schon teilweise ausgewachsen, als sie in Durban eintrafen. Es ist deshalb als ein außerordentlich günstiges Resultat zu bezeichnen, wenn trotzdem der Zentner einen Verkaufspreis von 10 sh. 6 d. (etwa 11 Mk.) erzielte. Die Firma schreibt, daß dauernd während der Monate Mai bis November große Posten solcher Kartoffeln dort abgesetzt werden könnten. Wenn die Ware frisch und in gangbarer Verpackung ankommen würde, so könne mit Sicherheit auf einen mindestens 50% höheren Verkaufspreis (= 16,50 Mk. pro Zentner) gerechnet werden, da die Qualität sehr gefallen habe. Daß es den Ansiedlern in Westusambara ohne große Schwierigkeit gelingen wird, eine bessere Verpackung zu finden, ist wohl als sicher anzunehmen. Der Ansiedler Hedde hat sich bereits mit Unterstützung der Kommune Wilhelmsthal eine kleine Sägemühle in Deutschland bestellt, um die nötigen Kistenbretter an Ort und Stelle anzufertigen. Es ist somit begründete Hoffnung vorhanden, daß während einiger Monate im Jahre ein dauernder Export von Kartoffeln aus Westusambara nach dem Süden stattfinden kann.

Zur Prüfung, welchen Nutzen der Ansiedler in Westusambara bei obigen Kartoffelpreisen haben würde, möge folgendes dienen:

Eine Holzkiste für 66 Pfd. Kartoffeln kostet zurzeit noch etwa 0,30 Mk.; das macht pro Zentner . . . . . 0,45 Mk

Trägerlohn bis Wilhelmsthal, von wo eine Fahrstraße nach Mombo führt, beträgt bei einer Durchschnittsentfernung der Ansiedelung von 4 Stunden für 66 Pfd. 0,35, mithin für 1 Zentner . . . . . 0,53 "

Transport per Achse von Wilhelmsthal bis Mombo (22 km) beträgt in Anbetracht des Umstandes, daß der Weg noch recht mangelhaft ist, pro Zentner . . . . . 0,32 "

Transport von Mombo, nach Fertigstellung der Bahnstrecke von Mombo nach Korogwe, bis Tanga unter Zugrundelegung des jetzigen ermäßigten Tarifes . . . . . 1,00 "

Unkosten durch Umladen zc. bis Tanga . . . . . 0,20 "

Fracht Tanga — Durban einschl. Verschiffungskosten (20 Rupies pro Tonne Fracht) pro Zentner . . . . .	2,00 Mk
Ladungskosten, Sortieren zc. . . . .	0,25 "
Importzoll in Durban . . . . .	0,35 "
pro Zentner Summa . . . . .	5,10 Mk

Die eigentlichen Unkosten des Transportes von 1 Zentner Kartoffeln bis Durban würden also 5,10 Mk. betragen. Dazu käme der Verdienst in Tanga und die Kommission der Firma in Durban. Immerhin ist klar, daß, wenn nicht zu viel Verdienst in den Taschen der Zwischenhändler stecken bleibt, dem Ansiedler etwa die Hälfte des Verkaufspreises in Durban gezahlt werden kann. Daß dabei für denselben ein recht guter Nebenverdienst bleiben würde, werden alle zugeben, die die Verhältnisse in Westusambara kennen. Bei einer Anfrage des Bezirksamtes an die Produzenten in Westusambara, wieviel sie pro Zentner Kartoffeln an Ort und Stelle verlangen müßten, um bestehen zu können, lagen die Antworten zwischen 2 und 4 Mk.

Er muß noch besonders hervorgehoben werden, daß die oben aus dem Versuch gezogenen Schlüsse nur in der ausdrücklichen Voraussetzung zutreffen, daß der jetzige Bahntorso Tanga—Korogwe bis Mombo weitergebaut wird.

Ohne diesen Weiterbau ist an eine Entwicklung des Ansiedlungsgebietes von Westusambara überhaupt nicht zu denken. Die wenigen Lasten, die schon jetzt durch Träger nach Korogwe gebracht werden, sind nicht nur über 1 bis 2 Mk. pro Zentner teurer, sondern sie absorbieren auch schon jetzt alle dort vorhandenen Trägerkräfte, so daß häufig Lasten liegen bleiben müssen, weil für dieselben keine Träger vorhanden sind. Des ferneren ist es notwendig, daß die Deutsche Ostafrikalinie den bei dem Versuche gewährten ermäßigten Frachttariff von 20 Rupies pro Tonne nicht erhöht.

(Aus dem Tropenpflanzer.)

## Vermischtes.

— Ueber „Höflichkeiten zur See“ anderer seefahrender Nationen deutschen Schiffen gegenüber weiß die „Dtsh. Ztg.“ aus ihrem Leserkreise zu berichten: Als wir an einem schönen Septemberabend Alger (Algier) wieder verließen und der Dampfer infolge der Mitfahrt eines unfreiwilligen Fahrgastes, der sich verspätet hatte, vor dem Hafen noch einmal stoppte, um den laut

jammern den Unglücksraben durch ein Boot an die Hafenanlage bringen zu lassen, holte uns ein hell erleuchtetes Schiff ein. Langsam fuhr es steuerbord (rechts) bis auf zwei Schiffslängen an uns heran und plötzlich ertönten die Klänge: „Heil Dir im Siegertranz“. Es war der italienische Kreuzer, der mit uns im Hafen gelegen hatte und mit dem Herzog der Abruzzen an Bord und Deutsche so aufmerksam begrüßte. Wir waren über diese Auszeichnung, die uns als Passagierdampfer — es war die „Therapia“ der deutschen Levantelinie — von einem Kriegsschiff erwiesen wurde, hocherfreut. Kaum hatte die italienische Musik geendet, so brauste auch die elektrisierende Weise des Bersaglieri-Marsches unserer Bordkapelle über das Wasser dahin. Deutschland und Italien; es war als träfen sich zwei Freunde in der Fremde. Langsam dampfte dann der Kreuzer weiter und noch Stunden lang sahen wir seine glänzende Lichterreihe über die Wogen strahlen. Die Erfahrungen des Einsenders über englische Höflichkeit unterscheiden sich in nichts von denen der meisten deutschen Reisenden: „Die englische Liebenswürdigkeit lernten wir u. a. beim Einlaufen in den englischen Kriegshafen La Valetta auf Malta kennen. Der Hafenarzt hielt die Passagiere ganze vier Stunden an Bord fest und ließ uns trotz aller Versicherungen des Kapitäns nicht eher von Bord, als bis jeder einzelne Reisende über dem Testament geschworen und durch Namensunterschrift beglaubigt hatte, daß er in den letzten 14 Tagen nicht in Aegypten gewesen sei, wo die Cholera herrschte. So erheiternde Szenen sich bei dieser Massenvereidigung auch abspielten, indem z. B. einige Männer „der Einfachheit halber“ gleich für ihre Frauen diese feierliche Versicherung abgaben, ein Reisender sogar seinen in Algier erworbenen Affen dazu mitbrachte, während 12 Fahrgäste zwar nicht selbst in Aegypten gewesen waren, aber auch nicht leugnen konnten, daß ihre Ahnen vor einigen Jahrtausenden dajelbst ansässig gewesen waren, — trotz dieser mancherlei Kurzweil herrschte doch eine etwas kriegerische Stimmung an Bord, die sich sehr drastisch folgendermaßen äußerte. Während die englische Flagge salutiert wurde, ertlang nicht wie in den anderen Häfen die betreffende Nationalhymne, also hier das „God save the king“, nein, es war zunächst mäusehinstill, dann aber ertönte schmetternd die bekannte, liebliche Weise: „Hab'n Sie nicht den kleinen Kohn gesehen?“

## Haupt-Ausfuhrwaren für den Monat Februar 1903 (Werth in Rupie)

	Dar-es-salam	Tanga	Vagamonjo	Mitwa	Lindi	Milindani	Ban-gani	Saa-dani
Baumwaren . . . . .	346	8	1 715	45	11	120	4 988	237
Felle & Häute . . . . .	906	4 399	4 785	301	33	19	2 749	1 049
Tierische Schalen . . . . .	173	4		58	103	619	56	
Rautschuf . . . . .	7 476	4 533	42 615	9 795	1 658	1 084	948	761
Ropal . . . . .	1 822	88	5 411	919	1 170	701		359
Eisenbein . . . . .	10 028		7 454	760	304		2 113	85
Flußpferdzähne . . . . .	611		3 008	82				35
Gehörne . . . . .	1 070	142	2 194	19		42	1 153	347
Holz . . . . .	14	22	2	626				
Kopra . . . . .	867	19 586	10 369	19 615			1 616	14
Sesam . . . . .		4 018		925			1 608	24
Wachs . . . . .		82	160	1 744	1 009			
Zuckerrohr & Zucker . . . . .	425						8 507	
Kaffee . . . . .		34 078						
Reis . . . . .				48				
Getreide . . . . .	745	199	35	1 546	3 092	3 097	110	4
Vieh . . . . .	210	60	3 980	25			5	2

## Haupt-Einfuhrwaren für den Monat Februar 1903 (Werth in Rupie)

	Dar-es-salam	Tanga	Vagamonjo	Mitwa	Lindi	Milindani	Ban-gani	Saa-dani
Baumwollwaren . . . . .	20 125	27 766	65 682	13 291	52 652	6 680	10 103	4 602
Eisenwaren . . . . .	7 935	5 017	1 309	805	1 328	227	16 419	142
Messing & Kupferwaren . . . . .	1 299	674	954	182	99	49	430	15
Erde, Stein, Minerale . . . . .	117	1 520	1 057	575	149	488	1 381	12
Petroleum . . . . .	2 156	4 164	2 632	950	948	563	1 353	342
Glaswaren . . . . .	13 930	500	7 736	73	233	90	148	105
Holzwaren . . . . .	977	340	131	154	635	3	132	33
Spirituosen . . . . .	4 800	929	815	504	919			
Getränke . . . . .	7 955	3 371	1 845	1 194	190		256	
Reis . . . . .	14 272	10 950	10 883	1 129	1 206	285	8 769	558
Getreide . . . . .	388	471	364	26	228	48	370	21
Zucker . . . . .	521	283	555	150	191	113	135	152
Tabak . . . . .	3 058	3 661	1 357	1 014	966	18	534	26
Verzehrungsgegenstände . . . . .	14 916	6 744	2 324	1 364	2 416	511	2 171	129

## Norway East Africa Trading Company, Zanzibar.

Vertreter: **Franz S. Steffens & Co.**  
Dar-es-Salam.

Reichhaltiges Lager an geschnittenen, gehobelten und gespundeten Hölzern in Dar-es-Salam.

## Bekanntmachung.

Der auf den 23. April d. J. anberaumte Termin in Sachen **Enteignung der Insel Innen Matatumba** wird auf den **2. Mai d. J. Vorm. 9 Uhr** im Bezirksamt verschoben.

Dar-es-Salam, den 11. April 1903.

Kaiserliches Bezirksamt.

### Postnachrichten für April 1903.

Tag	Bezeichnung der Beförderungsgelegenheiten.	Bemerkungen.
2.	Ankunft eines D.-O.-A.-L.-Dampfers aus Bombay in Zanzibar.	
2.	Ankunft eines D.-O.-A.-L.-Dampfers aus Durban in Zanzibar.	
3.†)	Ankunft des R.-P.-D. „Gouverneur“ aus Europa.	Post ab Berlin 14. 3. 03.
4.	Ankunft des R.-P.-D. „Bundesrath“ aus dem Süden.	
5.	Abfahrt des R.-P.-D. „Bundesrath“ über Zanzibar und Tanga nach Europa.	Post an Berlin 29. 4. 03.
5.†)	Abfahrt des R.-P.-D. „Gouverneur“ über Zanzibar nach dem Süden.	
6.	Abfahrt eines Gouv.-Dampfers nach den Nordstationen und Zanzibar.	
6.	Abfahrt eines D.-O.-A.-L.-Dampfers von Zanzibar nach Durban.	
6.	Ankunft eines D.-O.-A.-L.-Dampfers von Zanzibar.	
6.	Abfahrt eines D.-O.-A.-L.-Dampfers nach den Nordstationen und Bombay.	
11.	Ankunft der englischen Post aus Europa in Zanzibar	Post ab Berlin 20. 3. 03.
13.	Ankunft des R.-P.-D. „Kanzler“ aus Europa.	Post ab Berlin 24. 3. 03.
13.	Ankunft eines Gouv.-Dampfers von den Nordstationen und Zanzibar.	
14.	Abfahrt des R.-P.-D. „Kanzler“ über Zanzibar nach dem Süden.	
14.	Ankunft eines D.-O.-A.-L.-Dampfers aus Bombay in Zanzibar.	
15.)*	Abfahrt eines Gouv.-Dampfers über Bagamoyo nach Zanzibar.	
16.	Abfahrt eines Gouv.-Dampfers nach den Südstationen.	
16.	Abfahrt der englischen Post von Zanzibar nach Europa	Post an Berlin 10. 5. 03.
16.)*	Ankunft eines Gouv.-Dampfers von Zanzibar.	
17.	Abfahrt eines Gouv.-Dampfers nach den Nordstationen und Zanzibar.	
19.	Ankunft eines D.-O.-A.-L.-Dampfers aus Zanzibar.	
19.	Abfahrt eines D.-O.-A.-L.-Dampfers über Zanzibar nach Bombay.	
21.	Ankunft des R.-P.-D. „König“ aus dem Süden.	
22.	Abfahrt des R.-P.-D. „König“ über Zanzibar und Tanga nach Europa.	Post an Berlin 12. 5. 03.
22/23	Ankunft eines Gouv.-Dampfers von den Südstationen und Zanzibar. *)	
24.	Ankunft eines Gouv.-Dampfers von den Nordstationen und Zanzibar.	
26.)*	Abfahrt eines Gouv.-Dampfers nach den Südstationen.	
26.	Abfahrt eines Gouv.-Dampfers mit französischer Post über Bagamoyo nach Zanzibar.	
27.	Abfahrt der französischen Post von Zanzibar nach Europa.	Post an Berlin 17. 5. 03.
28.	Ankunft der französischen Post aus Europa in Zanzibar.	Post ab Berlin 8. 4. 03.
28.	Ankunft des mit französischer Post von Zanzibar zurückkehrenden Gouv.-Dampfers.	
29.	Ankunft des D.-O.-A.-L.-Dampfers „Sultan“ aus Rangoon.	
30.	Abfahrt des D.-O.-A.-L.-Dampfers „Sultan“ nach Zanzibar.	
30.	Ankunft eines D.-O.-A.-L.-Dampfers aus Durban in Zanzibar.	
30.	Ankunft eines D.-O.-A.-L.-Dampfers aus Bombay in Zanzibar.	

Anmerkung: 1) die mit einem \*) bezeichneten Süd- und Zanzibartouren fallen, wenn kein besonderes Verkehrsbedürfnis vorliegt, aus.

2) Zanzibar \*) bedeutet: Zanzibar wird nur bei besonderem Verkehrsbedürfnis angelaufen.

3) †) R. P. D. „Gouverneur“ trifft voraussichtlich mit 3 tägiger Verspätung, also erst am 6. hier ein.

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.

**Ausschnitt.**

Wettwürst grobe und feine,  
Schinken roh und gefocht  
pr. Pfd. 2 Stk.

H. L. H. Köther.

# 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. Kley 22. April 1903.  
„Gouverneur“ „ Scharfe 3. Mai 1903 via Marseille.

**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. „Kurfürst“ Capt. West 12. Mai 1903.

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

Ab Daressalam: R. P. D. „Präsident“ Capt. Fiedler 3. Mai 1903.

### Rangoon Linie:

An Daressalam: R. P. D. „Sultan“ Capt. Ulrich 29. April 1903.

Nähere Auskunft ertheilen die Agenten in Daressalam **HANSING & Co.**