

# Deutsch-Ostafrikanische Zeitung.

Erscheint wöchentlich einmal.  
Abonnementspreis vierteljährlich:  
Für Dar-es-Salam 3 Rup.  
Für die übrigen Teile des Schutzgebietes 3 1/2  
Für die Länder des Weltpostvereins 5.60 Mk.  
Telegramm-Adresse: „Zeitung Dar-es-Salam“.



Insertionsgebühren f. d. 4-gespaltene Petitzeile 50 Rp.  
Wegen größerer oder mehrmaliger Insertionen  
Näheres bei der Redaktion Dar-es-Salam.  
Abonnements nehmen sämtliche Postanstalten  
Deutschlands und Oesterreich-Ungarns zum Preise  
von 5.60 Mk. entgegen. — Postzeitungsliste 1776 a.

Filial-Kontor für Deutschland: R. Hagelmoser, Berlin, Alte Jacobstraße 24.

Jahrgang II.

Dar-es-Salam, den 28. April 1900.

No. 16.

## An unsere Deutsch-Ostafrikanischen Abonnenten.

Wir erlauben uns unsere Leser an die Beantwortung der in die vorige Nummer unserer Zeitung eingelegten Postkarten betreffend Stellungnahme zur Abschaffung der Prügelstrafe zu erinnern, da es uns daran liegt, die Ansicht möglichst vieler Deutsch-Ostafrikaner im Speziellen der alten Afrikaner über diesen Punkt kennen zu lernen.

Die Redaktion.

## Um 12 Millionen.

Vor wenigen Wochen hat das Deutsche Reich durch Ablehnung der Bahnstrecke Dar-es-Salam-Mtgororo dokumentiert, daß es zur Erschließung einer seiner schönsten Kolonien nicht 12 Millionen, ja selbst nicht einmal 100 000 Mark übrig hat. Ob das die Herren drüben so recht eigentlich begründen können, steht dahin. Ihnen ist schließlich auch weniger die Schuld zu geben, als den sogenannten Autoritäten, welche man an zuständiger Stelle leider noch immer als maßgebend betrachtet, angefangen vom Leipziger Professor bis zu längst verflorenen Afrikaforschern und einigen Herren, deren kolonialer Esprit ein Passus in Nr. 5 der „Kol. Zeitschr.“, den wir uns zu wiederholen, nicht verjagen können, so richtig zeichnet, indem er sagt: „Und gerade über kolonialwirtschaftliche Dinge herrscht eine uneingeschränkte Unkenntnis und Naivität im Deutschen Volk bis in die sogenannten kolonialen Kreise hinein.“

Und hierbei sollte man sich die Gattung von jetzt anerkannten Beratern der deutsch-ostafrikanischen Sache, welche in englischer Kolonie sitzen, näher ansehen, und sollte versuchen, sich darüber klar zu werden, wo eigentlich die Interessen dieser Herren zu suchen sind.

So ging man denn mit lebenswürdigstem Unverständnis und eckiger Gleichgültigkeit über die Zwölfmillionsbagatelle für — wie heißt das Ländchen doch? — hinweg, zum weittragendsten Schaden Deutsch-Ostafrikas, nachdem man es meisterlich verstanden hatte, hier alles lange Zeit hindurch mit dem Geclapper eines verschlossenen Staatssekretärs kopfscheu zu machen. Es half nichts, daß sonst in kolonialen Sachen insbesondere Bahnprojekten äußerst skeptisch denkende Tagesblätter zuletzt freimütig das Unheil zugaben, welches durch Nichtbewilligung der Bahn unserer Kolonie entstehen würde; es half nichts die Kunde der Gründung einiger großer Gesellschaften, deren kapitalträchtigste eine hamburger war, die sich inzwischen wieder aufgelöst haben soll, nach-

dem die Bahn in baar in der Reichskasse geblieben ist.

Hätte man doch besser nicht in Berlin die eigene Unfähigkeit so sehr klargelegt und lieber schon lange unserer jungen Kolonie — mit Unrecht — deutlich und klar anheimgegeben: Hilf' Dir selber! Dann hätten schon längst Privatunternehmer unter der nicht drohenden Staatskonkurrenz im Kleinen das fertig gebracht, was das Reich im Großen nicht zu leisten vermochte.

Allem Anschein nach beurtheilen, wie uns aus bester Quelle gemeldet wird, nach allen diesen Vorkommnissen die Privatunternehmer die Staatskonkurrenz nicht mehr als drohend, trotzdem man zu Hause es noch immer nicht recht fertig bekommt, frank- und frei zu bekennen: Wir können nicht! Im Gegentheil wird uns wieder Gelegenheit zu weiterem „Vertrauen“ und allernächsten Zukunftsträumen gegeben, denn jetzt pfeift man drüben auf der bis jetzt nur auf dem Papier bestehenden deutsch-ostafrikanischen Lokomotivpfeife eine neue Hoffnungsmelodie mit dem Motiv „Nachtat“.

Nun, man wird wieder beraten und sich beraten lassen von all' den allerdings nur in Europa beglaubigten Afrikaforschern und vielleicht etwas mehr als garnichts erreichen — vielleicht, da man wieder vergißt die wahren Autoritäten zu hören, die Kolonisten selbst, die richtigen Afrikaforscher. Diese Leute, welche in der Kolonie wie sie heute ist, leben und arbeiten, welche den Gefahren der Tropen trotzen, thun das wahrlich nicht ohne Grund. Fragt Ihr zu Hause nur einmal diese Männer und Ihr werdet die überzeugenden Aussagen und Beweise glauben müssen, aus denen Ihr hört, wie sehr die Bahn ihnen die Werthe des Landes erschließen und zubringen würde. Da dies die Ueberzeugung der wahrhaft Wissenden und Interessirten ist, so sollte man doch allmählich daran glauben, daß da, wo mit einem Verkehrsmittel ein großer Aufschwung verknüpft ist, auch das Mittel selbst nicht zu kurz kommen dürfte.

Jetzt lockt der Handel in den paar Küstenplätzen, und des Inneren jungfräulicher Reichthum bleibt unberührt, so daß man an einen Triumph der „lex“ glauben könnte.

Reis, Holz, Mehl, alles dies, was jetzt in enormen Mengen von Indien zc. importirt wird, könnte uns die Kolonie zum Selbstverbrauch und Export geben, wenn die Reichsvertretung ihre Kolonie zu erziehen verstände und ihr den eisernen Lebensnerv gäbe.

Lassen wir nun Zahlen sprechen. Man wird eine überaus einfache Rechnung sehen, vielleicht zu einfach, um bis jetzt begriffen oder geglaubt zu werden.

Auf dem Wege der zu bauenden Bahnstrecke Dar-es-Salam—Mtgororo liegt die über den Ruwufuß führende Mafisifähre, welche eine genaue Verkehrscontrole gestattet. Diese Fähre wird in einem Jahr von minimal 100.000 (nach andern 120 000) Trägern passirt. Jeder Träger erhält

bis Mtgororo an Lohn 5 Rp.  
an Poscho (Beföstigungsgeld) 1 Rp.

Summa 6 Rp.

= Mk. 8.50.

d. h. die Bahn, welche bis Mtgororo inclusive der inzwischen aufgegebenen Zweiglinie nach Mpihi 12 Millionen Mark kosten soll, würde sich mit 850 000 Mk. pro Jahr oder 7% verzinzen, wovon nach den bisherigen Zinsbestimmungen 3 1/2% für die Verwaltung übrig bleiben würden.

Und diese Summe ist niedrig gegriffen da

- 1) der Tarif der Bahn etwas höher sein könnte,
- 2) die Minimalzahl der jährlich den Ruwupassirenden Träger angenommen ist,
- 3) die Summe für die Beförderung von europäischen Passagieren nicht miteingerechnet ist,
- 4) die Einnahmen infolge der Entwicklung der als gesund und sehr fruchtbar erwiesenen Uluguruberge nicht in Betracht gezogen ist.

Und alles dies begreifen jene Afrikajongleure nicht, welche noch immer gewohnheitsmäßig ernst genommen werden, weil sie einmal unser Land sahen und nicht verstanden, oder aber es nie gesehen haben und zu kennen glauben.

Es ist schwer, einen geborenen Feind objectiv zu beurtheilen. Aber die Theorie sollte es jetzt einmal versuchen, wenn ihr nocheinmal in einigen Wochen die Praxis erklärend gegenübertritt. Es bliebe uns dann eben erspart, von der uns notwendigen und so gut wie versprochenen Bahn sagen zu müssen:

„Mein armer Freund mußte unterliegen, vor meinen Augen wurde er erbärmlich totgeschlagen, verhöhnt und endlich auf einen Misthaufen geworfen! Armer Märtyrer der Gelehrsamkeit“.

## Aus Songea.

— Ueber die Entwicklung des Bezirks Songea erhalten wir sehr erfreuliche Nachrichten; man schreibt uns darüber:

Am 1. April beginnt in Songea der Unterricht der Regierungsschule. Ein großes Schulgebäude ist fertig gestellt und enthält Wohnung des Lehrers, Schulzimmer, 1 großes Zimmer als Internat für Zöglinge und ein kleines für zahlende Pensionäre.

Die Wangonisultane stellen je 1—2 Schüler und zwar haben die meisten ihre Söhne oder Verwandten angemeldet. Die Sumben wetteifern um die Erlaubnis, möglichst viele Kinder schicken zu dürfen.

Der Unterricht wird zunächst in 2 Klassen stattfinden, eine besteht aus 24 Wangonischülern, die 2. aus Boys, Arabern und Küstenleuten und ist 15 Köpfe stark. Eine dritte Klasse ist in Aussicht genommen.

Wegbau: Der Weg Songea-Wiedhafen ist bis Km. 70 fertiggestellt und durchweg fahrbar. Bis zum Wasuahelidorf Ruanda, hinter welchem nicht unweit die Bezirksgrenze liegt, sind nur noch 10 Km. Weg nebst 2 Brücken herzustellen. In

Magna, wohin durchschnittlich 1 Mal wöchentlich der Stationswagen fährt, (28 Km.) und im genannten Ruanda sind Verpflegungstationen errichtet.

Sofort nach der Regenzeit, die in diesem Jahre außerordentlich stark auftritt, wird der Weg bis zur Bezirksgrenze vollendet. Von dort aus bleibt nach Wiedhafen nur ein circa 9 Stunden weiter, sehr schwieriger, erst kurz vor Wiedhafen ausgehauener Weg ohne irgend welche Brücken.

In Richtung Kilwa ist der Weg ca. 100 Km. weit fertiggestellt. Falls der Weg bis Barikwa fertig wird, wird der Stationschef von Songea den Marsch zur Küste mit Ochsenwagen antreten.

Die Station hat aus Kommunalmitteln einen neuen Weg ohne große Terrainschwierigkeiten über den Mampui-Rücken tracirt, der im Einverständnis mit Kilwa gebaut wird und die Entfernung wesentlich abkürzt.

— Die Bildung der „Deutschen Nyassa-Gesellschaft“ ist nach der „Central African Times“ in nächstem nun endgültig zu erwarten. Das Grundkapital der Gesellschaft wird 3 Millionen Mark betragen. Als Basis der geschäftlichen Operationen hat man ein Geschäft in Chinde an der Mündung des Zambesi und die Einrichtung von Handelsstationen in dem deutschen Seengebiet in Aussicht genommen. Besonders werden letztere auf dem Tanganyika-Plateau angelegt, woselbst der Gesellschaft durch das Gouvernment große Landconzessionen längs der englischen Grenze zugesichert sein sollen. Die Gesellschaft will sich auch auf Anlage von Plantagen und Farmen verlegen und einen Frachtverkehr zwischen Chinde und dem Tanganyika einrichten. Man sieht aus den Absichten der neuen Gesellschaft, daß das Unternehmen ein höchst wichtiges und geeignet ist, jenen Theil des afrikanischen Kontinents dem Handel und Verkehr zu erschließen.

## Vom Burenkrieg.

### Letzte Kriegsnachrichten.

(Siehe letzte Kabelnachrichten.)

Nach den Angaben der letzten Neuterdepeschen ist die weitere Belagerung der etwa 150 Km. südlich von Bloemfontein gelegenen Stadt Wepener am 26. April seitens der Buren aufgegeben worden. Zweifellos hat sich jenes 4—5000 Mann starke Belagerungskorps der Buren zu diesem Schritt veranlaßt gesehen, weil es über das Herannahen der bei weitem überlegenen englischen Entsatztruppen, welche unter den Generalen Chermisde und Drabant von Süden, Südwesten und Westen im Anmarsch waren, rechtzeitig orientirt worden ist, und ein Standhalten in den Stellungen bei Wepener für ausgeschlossen hielt, ohne sich einer ähnlichen Katastrophe auszusetzen, wie sie vor einigen Monaten General Cronje erlitten hat. Da die seit Monaten anhaltenden Regengüsse in Folge des jetzt dort beginnenden Winters ihr Ende erreicht zu haben scheinen und der in dieser Jahreszeit meist unbedeckte südafrikanische Himmel die Anwendung des Heliographen wieder gestattet, so waren die englischen Korps in der angenehmen Lage, sich auf genanntem Wege die seit längerer Zeit ausgebliebene sichere und zuverlässige Nachrichten-Verbindung zu verschaffen und dadurch ein Zusammenwirken ihrer Streitkräfte zu ermöglichen.

Trotz der letzten englischen Erfolge, welche allerdings nur den Briten wieder nennenswerthe Verluste an Menschenleben gebracht haben, zumal die Buren generale immer sparsamer mit der Preisgabe des Lebens ihrer Mitstreiter werden, hat Lord Roberts sein vorläufiges und schon seit so langer Zeit erstrebtes Hauptziel: sich eine neue und sichere Operationsbasis etwa in der Linie Jacobsdal—Bloemfontein—Ladysbrand zu schaffen, immer noch nicht erreicht. Der Süden des Oranjerestaates ist immer noch nicht von den den Rücken jenes Generals gefährdenden Burenschaaren geläubert, denn wenn eben ein kleines Burenkorps durch überlegene britische Kräfte glücklich gen Norden vertrieben ist, so treten plötzlich im Rücken des Siegers wieder neu sich sammelnde Burenabtheilungen auf, die eine Verfolgung des Gegners hemmen und die weitere Offensive gegen Norden zur Zeit taktisch unmöglich machen.

Ueber das Schicksal Mafekings hört man seit Wochen gar nichts mehr. Die letzte Neuterdepesche, welche über Mafeking, dessen englische Besatzung

sowie die anrückenden Entsatztruppen, welche damals nur noch etwa einen Tagemarsch von Mafeking entfernt waren, berichtete, wurde Ende März veröffentlicht, es ist dies also ein Beweis dafür, daß dort im Norden noch alles beim Alten ist, die Briten an jener Stelle des Kriegsschauplatzes also noch nicht einen Schritt vorwärts gekommen sind. Die Kommandanten Sarel Closs (Enkel des Präsidenten Krüger) und Frhr. v. Dalwig, ein früherer preussischer Gardeulanenoffizier, befehligen das dortige Belagerungskorps der Buren. In Natal steht es für die Buren auch nicht schlecht, obgleich dieselben bei ihrem taktischen Rollenwechsel noch keine nennenswerthen Vortheile zu erringen vermochten. Um die Rolle des Angreifers in Natal mit Erfolg durchzuführen zu können, ist es für die Buren jetzt etwas zu spät, nachdem das Haupterfordernis hierzu, nämlich das einer starken und dem Feinde ebenbürtigen Artillerie, nicht mehr auf Seiten derselben vorhanden ist.

Alles in Allem gerechnet muß man jedoch zu dem Schluß kommen, daß die Feindseligkeiten sich bei leidlichem Standhalten der Buren noch unverhältnismäßig lange hinziehen können und zum nächsten Christfest wohl sicher noch nicht die Banner des britischen Löwen auf den Wällen der Forts von Pretoria wehen werden.

Ueber das Gesecht, oder wie es die Neuterdepesche nennt „den Hinterhalt“, welchem am 30. März bei Koornspruit englische Abtheilungen zum Opfer gefallen sind, berichtet in etwas anderer Beleuchtung die „Süd.-Af.-Ztg.“:

Kommandant de Wet berichtet darüber wie folgt: „Am Freitag, 30. März ließ ich meine Leute von der Farm Brede bei Dipspruit in zwei Abtheilungen getrennt avanciren. Wir marschirten bis auf eine Entfernung von 3000 bis 4000 Yards vom Lager der Feinde, welches sich zwischen dem Modderriver und Koornspruit bei dem Wasserwert befand. Die Engländer hatten dort alle ihre Abtheilungen vereinigt, die vorher bei Sannahspos, Thaba Nchu und Newberry gestanden hatten.

Ich besetzte einen Punkt bei Koornspruit an der Hauptstraße nach Bloemfontein und wartete bis unsere Artillerie, die mit der anderen Abtheilung gezogen war, Stellung genommen hatte. Als die Granaten im englischen Lager platzten, entstand eine allgemeine Flucht nach der Furt des Flusses, wo wir unsere Stellung hatten. Meine Leute verhielten sich ganz ruhig, und nichts verrieth dem mit Kanonen herannahenden Feind, daß wir dort lauerten. Plötzlich, als er nahe genug war, eröffneten wir das Feuer und tödteten sofort die Ochsen und einige Pferde, welche die Kanonen zu ziehen hatten. Diese konnten daher nicht weggeschafft werden.

Die Artilleristen waren einem derartigen Gewehrfeuer ausgesetzt, daß sie flohen, und es gelang ihnen nur zwei Kanonen wegzuschaffen. Mit diesen eröffneten sie Feuer von Koornspruit Station aus, welches ungefähr vier Stunden dauerte. Doch das Gesecht war eigentlich schon von Beginn an für die Engländer verloren. Sobald sie flohen, nahmen unsere Leute die Verfolgung auf und trieben sie wieder in unsere Arme, so daß die Verluste sehr große gewesen sein müssen. Der Feind nahm seine Todten und Verwundeten selbst vom Schlachtfelde, doch fand ich immerhin noch zwischen meinem Stand und dem Platz, wo die Kanonen gestanden hatten, ungefähr 100 Todte.

Die Beute, die wir machten, bestand aus 7 Kanonen mit 2 Munitionswagen, 96 Wagen und 18 Karren, beladen mit Proviant und Munition, 1000 Mauleseln und 375 Gefangenen, darunter 11 Offiziere.

So wunderbar es erscheinen mag, wir verloren nur 2 Todte und 10 Verwundete.

Ueber den in Folge des Vordringens der englischen Streitkräfte seinerzeit notwendig gewordenen Rückzug jener Burenabtheilungen, welche vom Oranjerestaate aus in das Gebiet der Kapkolonie eingefallen waren, wird des weiteren berichtet:

Nach der Schlacht, die mit der Gefangennahme von Cronje endete, war es für die Kommandos bei Stormberg und Colesberg notwendig geworden, sich nach Norden zurückzuziehen. Beide Kommandos vereinigten sich und begannen ihren Rückzug am Montag, den 12. Februar. Der letzte Zug nach Bloemfontein war schon einige Tage vorher abgegangen, so mußte man sich denn auf die Ochsen verlassen, da Pferde nur in sehr geringer Zahl vorhanden waren. Bei den Kommandos befanden sich 750 Wagen, die Zelte, Proviant und Gepäck enthielten. 1000 Kaffern und 50 flüchtende Frauen vermehrten den Zug der Rückzügler.

Zuerst fuhr man auf der Straße nach Bloemfontein, hörte aber bald, daß die Stadt von den Engländern besetzt sei und mußte man deshalb eine andere Straße wählen. Der Zug zog sich 4 Stunden lang auf der Straße hin; die Wagen

bildeten eine Reihe von 12—15 Meilen. Durch Furten, über Klippen, durch Moräste und Pässe führte der Weg. Ständig waren die Rückzügler in Gefahr, gefangen zu werden. Bei den Furten stockten die Wagen oft stundenlang, da, wenn ein Wagen Schwierigkeiten hatte, alle anderen warten mußten. Nur einige Pferde und Ochsen wurden verloren. Auch die Mannschaften waren in bester Gesundheit. Doch hatte man oftmals 24 Stunden ohne Nahrung zu marschiren. Mehrfach traf man auf englische Patrouillen, die jedoch von General Lemmer, der mit 400 Mann den Rückzug deckte, in Schach gehalten wurden.

Es war ein Wunder, daß dieser ungeheure Zug glücklich nach Kroustadt gelangte. General Roberts, der mit seinen Truppen bei Bloemfontein lag und angeblich 6000 Mann abgeschickt hatte, um die Buren abzufangen, hat damit wenig Glück gehabt.

Jedenfalls verdient dieser Rückzug infolge der ungeheuren Schwierigkeiten und Hindernisse, die überwunden werden mußten, in der Geschichte dieses Krieges eine ehrende Erinnerung.

## Telegraphische Nachrichten.

(Reuters Telegraphen-Bureau.)

21. April. General Brabant ist plötzlich in Mivalnorth angekommen und hat den Landrost von Rouville verhaften lassen. Die Buren, welche Rouville räumten, als General Brabant vorrückte sind nach Wepener gerückt, woselbst, wie man festgestellt hat, Burenabtheilungen in Stärke von 10 000 Mann und 15 Kanonen sich befinden. Der Regen hört dort immer noch nicht auf.

22. April. Lord Roberts meldet aus Bloemfontein vom Sonnabend, daß General Mundle gestern 4 Meilen südwestlich von Dewetsdorp mit dem Feinde Sühnung gewonnen hätte. Der Feind besetzte eine starke Stellung zum Schutze der Stadt. Die Jeomanry-Freischaren sowie berittene engl. Infanterie besetzten eine andere Stellung, wodurch General Mundle im Stande war, den Feind zu vertreiben und die dortigen Höhen zu besetzen. Diesen Morgen ging Mundle weiter vor und ist wieder mit den Buren zusammengestoßen.

22. April. Neuter meldet aus Accra, daß der erste Transport der englischen Verstärkungen Kumasi erreicht hat. Die allgemeine Lage in der Nähe jener Stadt hat sich gebessert.

22. April. Neuter meldet aus Dorlogspoor vom 10. April, daß die 8. und 3. englische Division einige Meilen von Dewetsdorp gelagert hätten, jedoch das Lager sofort geräumt hätten, als der Feind in großer Stärke in Sicht kam. Es wurden nur einige Schüsse gewechselt. Eine Meldung aus Maseru vom 19. April besagt, daß die Buren sich in großen Mengen um Wepener befinden. Viele Abtheilungen rücken nach allen denjenigen Richtungen vor, von wo die britischen Entsatztruppen zu erwarten sind. Unbeständiges Geschütz- und Gewehrfeuer findet den ganzen Tag statt. Die Belagerten erwidern das Feuer fast gar nicht mehr. Buren-Verstärkungen sind angelangt.

22. April. Die 8. und 3. engl. Division sind bei Fortsetzung ihres Marsches wieder mit den Buren zusammengestoßen und zwar gestern Mittag in der Nähe von Dewetsdorp. Das Gesecht währte bis zur Dunkelheit, hauptsächlich war die Artillerie thätig. Zwei feindliche Geschütze wurden sofort zum Schweigen gebracht. Der englische Kommandeur hat festgestellt, daß die Hügel auf Meilen in der Umgegend von den Buren stark besetzt sind. Die Verluste sind gering; hauptsächlich ist die Jeomanry und die berittene Infanterie am Gesecht theilhaftig gewesen. Todte sind keine.

23. April. Die Divisionen General Mundles sind während des ganzen Sonnabends im Gesecht gewesen, hauptsächlich war die Artillerie thätig. Die Buren halten beharrlich in ihrer Stellung aus und sind gut verschanzt. Die Verluste sind gering.

23. April. Während des ganzen Sonnabends hat ein unbeständiges Gesecht bei Glandslaagte stattgefunden. Etwa 1000 Buren überschritten die Brücke über den Sundeysriver und gingen gegen die dortigen Bergklämme vor, welche die Infanterie der Buren sofort besetzte; letztere ging beim Erscheinen der berittenen englischen Infanterie, welche auf die abziehenden Buren feuerte, zurück. Die Geschütze der Buren nahmen auf einem langen Bergklämme Stellung, von wo sie später die dortigen Kohlenlager und die Stadt bombardirt haben. Die schweren Geschütze der Engländer erwiderten das Feuer. Bald darauf räumten die Buren ihre vorderen Stellungen.

23. April. Neuter meldet aus Maseru vom 22. April, daß General Brabant heute mit den Buren in ein Gesecht bei Buschmannsloep verwickelt gewesen sei. Der Geschützkampf hat mehrere Stunden gewährt.

23. April. Neuter meldet aus Waterkroon vom 22. April, daß die Buren heute versucht hätten, General Mundle auf seiner rechten Flanke zu umgehen. Die Jeomanry sowie die berittene Infanterie wurden auf die Bewegungen der Buren aufmerksam und die engl. Geschütze zwangen den Feind zum Rückzug. Die Buren operiren in südlicher Richtung weiter.

24. April. Eine Depesche des Lord Roberts aus Bloemfontein besagt, daß General Mundle vom 23. April berichtet hätte, es wären 35 Mann vom Worcester-Regiment vermißt worden. 53 Mann seien nach Anbruch der Dunkelheit mit Holz nach den Vorposten entsandt worden,

jedoch wären von diesen nur 18 Mann zurückgekehrt. Die 11. Division unter General Polocarew sowie zwei Kavallerie-Brigaden unter General French sind von hier aus gestern zur Hilfe des General Kundle abgefordert worden und haben Karrefontein erreicht. Der Feind hat nur geringen Widerstand geleistet; die Verluste der Engländer betragen nach eingegangenen Berichten 2 Tote und 19 Verwundete, darunter Kapitän Brothero, welcher tödtlich verwundet ist. 11 Mann werden vermißt.

24. April. Reuter meldet aus Maseru vom 23. April, daß die Buren Bushmanskop bei Nacht geräumt hätten. General Brabant ging unter fortwährenden Gefechten in Einkreisung längs der Basutogrenze vor und hat heute Nacht 8 engl. Meilen von Wepener entfernt übernachtet, wofür die Belagerer augenblicklich unthätig sind. Der Herzog von Argyll ist heute gestorben.

26. April. Reuter meldet aus Maseru vom 24. April, daß die Buren unter dem Schutze von 4 Geschützen noch einen Angriff auf die englische Stellung versuchten, General Dalgety warf die Angreifer diesen Morgen zurück. Hierauf unterzogen die Buren noch ein mehrstündiges Feuer auf weite Entfernungen.

26. April. Roberts meldet aus Bloemfontein vom 24. April, daß General Brabant gestern die Stellung der Buren, welche versuchten, seine Nordwärtsbewegung zu verhindern, umgangen hätte. Brabant hätte die heliographische Verbindung mit Dalgety hergestellt, welche letzterer berichtet hätte, daß sich Alles wohl befände. Brabant stände etwa 8 engl. Meilen südlich Wepener. Die Division General Polocarew's sowie 2 Brigaden von General French erreichten Tweedegeluk gestern Nachmittag ohne ernstlichen Widerstand und haben sich dort mit General Kundle heliographisch in Verbindung gesetzt. Veritene Infanterie unter Jan Hamilton besetzte gestern die Wasserwerke bei Sannaapost.

26. April. Roberts meldet aus Bloemfontein vom 25. 4., daß Chermisde heute Dewetsdorp ohne Widerstand besetzt hätte.

26. April. Roberts meldet aus Bloemfontein, daß der Feind sich während der letzten Nacht und an diesem Morgen nordwestwärts längs der Straße nach Ladybrand zurückgezogen hätte. Die Zahl des Feindes betrug etwa 4-5000 Mann.

### Bis hier in Daresalam durch Extrablatt bereits veröffentlicht.

27. April. Die Königin von England hat Irland unter begeisterten Abschieds-Ovationen wieder verlassen. Durch den Besuch dortselbst ist ein nicht zu beschreibender Erfolg erreicht.

27. April. Ein mächtiges Feuer zerstörte die Stadt Hull, welche gegenüber Ottawa (in Quebec-Canada) gelegen ist. Am Morgen breitete sich das Feuer auch auf der andern Seite des Flusses aus und zwar bis zum Abend über den ganzen westlichen Theil von Ottawa. Ueber 2000 Familien sind obdachlos.

Eine Botschaft der Königin von England an das irische Volk besagt, daß Ihre Majestät tief gerührt ist von dem Empfange, welcher ihr dortselbst zu Theil geworden ist. Sie wird den Besuch stets in liebevoller Erinnerung behalten.

27. April. Dienstag Nacht hat in Pretoria eine große Explosion stattgefunden, wobei die dortigen Ingenieur-Werke, welche jetzt während der Kriegszeit zu einer Waffen- und Munitionsfabrik, sowie einem Waffenlager hergerichtet waren, zerstört worden sind. Bei dem Unglück sind 10 Mann getödtet und 32 verletzt.

27. April. Die Kriegslage hat sich geändert.

Es erscheint zweifelhaft, ob die Buren sich von Wepener zurückgezogen haben. Man giebt auf Burenseite zu, daß man schwere Verluste an Artilleriemannschaft bei den Operationen um Dewetsdorp und Wepener erlitten hat.

28. April. Lord Roberts meldet aus Bloemfontein vom 27. April, daß General French Thabanchu am Morgen mit seiner Kavallerie erreicht und die Brigaden Hamiltons und Smith Dorriens dort angetroffen hat. Der Feind hält noch den östlichen Ausgang der Stadt. Die Generale French und Hamilton rücken vor, um den Feind von dort zu vertreiben.

28. April. Des großen Feuers in Hull und Ottawa ist man endlich Herr geworden. In ganz Hull sind nur die Kirche und etwa 20 Häuser vom Feuer verschont geblieben. Die sämmtlichen Fabriken, Werkstätten und Gießereien jenes Ortes bilden zusammen einen mächtigen Trümmerhaufen. 2000 Wohnhäuser sind in Ottawa vom Feuer zerstört. Viele Tausende von Menschen sind obdachlos.

## Jagdlisches

### Aus dem Gebiet des unteren Rovuma.

Von einem Jagdfreunde am unteren Rovuma wird uns geschrieben, daß in der Nähe von Mambo, eine Stunde von der Küste entfernt, die dortigen Sumpf- und Wasserflächen des Rovuma-Flusses sich vorzüglich zur Flußpferdjagd eignen, zumal jene Thiere dort noch in ungeheuren Mengen vorkommen und wenig scheu sind. Häufig sieht man zur Ebbezeit die Thiere zu 20 und 30 Stück auf irgend einer schlammigen Stelle nebeneinander liegen und träge und furchtlos dem mit einem kleinen Boot heranrudern-

Jäger entgegenschauen. Die bei dieser Gelegenheit zu verwendenden Boote sind die sogenannten Einbäume, welche aus je einem mächtigen Baumstamm verfertigt werden, also aus einem Stück bestehen. Wenn man dem Flußpferd nicht beizukommen vermag, während es sich am Lande oder auf kleinen Ebbe-Inseln befindet und bei dieser Gelegenheit eben nicht seinen sicheren Schuß anzubringen im Stande ist, so muß man sich auf die schwierigere, gefährlichere und nicht so häufig von Erfolg gekrönte Jagd im Wasser verlegen. Das Flußpferd zeigt, wenn es sich im Wasser befindet, in den meisten Fällen nur seinen mächtigen Kopf, welchen es, um Luft zu holen, häufig aus dem Wasser hervorstreckt. Dieses ist der geeignetste Augenblick, um dem Thiere den tödtlichen Schuß beizubringen, welcher, um wirklich tödtlich zu sein, das dicht unter dem Auge liegende, etwa nur kindertopfgroße Gehirn des Dichthäuters treffen muß. Sehr häufig mißlingt dieses aber natürlich, und zwar hauptsächlich in Folge des Schaufeln des Bootes, weshalb es nicht selten vorkommt, daß sich das Flußpferd gegen seine Angreifer, welche sich auf dem leichten Fahrzeug befinden, wendet, das Boot mit seinen Stoßzähnen durchbohrt und umkippt. Wenn nun die Insassen des Bootes nicht sehr schnell und behende das letztere wieder aufzurichten und selbst hineinzuklettern vermögen, so geht es meist ohne Unglücksfälle nicht ab, und so mancher Schwarze hat, wie uns geschrieben wird, bei der dortigen Flußpferdjagd schon sein Leben lassen müssen.

Wenn das Riboko in verhältnismäßig tiefem Wasser geschossen und gleich tödtlich getroffen wird, so rollt es sich ein paar Mal im Wasser, sinkt dann langsam unter und wird später nach und nach von der Strömung fortgetrieben, weshalb es bei der Jagd im Wasser häufig sehr schwierig ist, seiner Beute habhaft zu werden. Uns wird von unserem Gewährsmann am Rovuma berichtet, daß er in dem letzten Jahr 10 Flußpferde geschossen, jedoch nur drei hiervon bekommen hätte. Die letzten Male habe er sich der toten im Wasser geschossenen Thiere nur dadurch bemächtigen können, daß er an langen auf dem Boot mitgeführten Stangen, die er in den sandigen Flußgrund einrammen ließ, sofort nach dem Schuß lange Stricke befestigt hätte, an welche einer der Schwarzen dann das getödtete Thier befestigen mußte, bevor dasselbe sinken oder von der Strömung fortgetrieben werden konnte. Die letzten beiden Flußpferde, welche bei Mambo geschossen worden sind, wogen etwas über 30 Zentner. Das Fleisch des Ribokos ist bei den dortigen Eingeborenen eine beliebte Speise.

— Aus Bagamoyo: Anlässlich der letzten Anwesenheit S. M. S. „Schwalbe“ hieselbst besuchte Corvetten-Capitän Höpner u. a. auch die hiesige Gouvernementschule und das damit in Verbindung stehende städtische Waisenhaus.

Derselbe nahm mit größtem Interesse und Befriedigung Kenntnis von den Einrichtungen dieser beiden unter der bewährten Leitung des Lehrers Ruz stehenden Institute und hat jetzt von Europa aus in Anerkennung der gesehenen Leistungen eine große Kiste Spielsachen für die kleinen Waisen- und Schulkinder dankenswerther Weise gesandt. Spez.-Correspondent.

## Lokales.

— Am vergangenen Sonnabend Abend fand an Bord des Reichspostdampfers „König“ ein Kinderfest statt, zu dessen Arrangement sich Kapitän Doherr in Folge der an Bord befindlichen großen Kinder-schaar veranlaßt gesehen hat, denn die kleinen Passagiere waren in der ungefähren Stärke von 150 Seelen auf dem Schiff vertreten, welche unter dem Schutze ihrer Mütter dem unruhigen Südafrika den Rücken gefehert hatten, um der sichereren Heimath zuzueilen. Vom Lande waren auch eine große Anzahl Festtheilnehmer an Bord erschienen. Das Fest verlief höchst nett und anregend; Alles war eins in der Beurtheilung des reizenden Arrangements und in der Freude über das vergnügte und so schön ausgeputzte Kinder-volk.

— Am letzten Dienstag Nachmittag stürzte der obere Theil des eben gemauerten südlichen Flügels des Neubaus unserer evangelischen Kirche zum Schrecken der dortigen Passanten unter lautem Getöse auf den Bauplatz herab.

Wahrscheinlich sind die enormen Regenmengen der letzten Tage, denen das frisch gefügte Mauerwerk ausgesetzt war, Schuld an dem Unglück. Leider sind auch einige schwarze Arbeiter bei dem Sturz verunglückt. Die Verletzten befinden sich in dem hiesigen Hospital auf dem Wege zur Besserung.

— Die auf der Rückseite des Müller & Dever'schen Grundstücks gelegenen, dem Sultan von Zanzibar gehörigen kaufälligen Kraberhäuser, welche unserer Stadt nicht gerade zur Zierde gereichen, sollen, wie wir hören, sämmtlich abgebrochen werden. Man hat mit den Abbaubarbeiten bereits begonnen.

— Soliman bin Nasr, welcher in nicht allzu langer Zeit in Daresalam zurück erwartet wird, bereist augenblicklich Nordafrika. Aus Algier hat er an seine hiesigen Freunde sehr begeisterte Briefe, die über seine bisherigen Reisen berichten, geschrieben. Am meisten soll ihm Paris gefallen haben und er wird, kurz bevor er sich den heimischen Gestaden zuwendet, wohl noch einmal dorthin zurückkehren, um sich die Pariser Weltausstellung anzusehn.

## Eingelandt.

Es wird von verschiedenen Familien hier äußerst unangenehm empfunden, daß die einzige Hebamme Daresalam's gerade in dem Augenblick, an welchem hier in kurzer Zeit einige europäische Frauen ihrer Niederkunft entgegenzeln, als Pflegerin ins Innere entsandt worden ist. Es dürften jedoch hoffentlich noch Mittel und Wege gefunden werden, um zu verhindern, daß jene Frauen in ihren schweren Stunden ohne weibliche Hilfe gelassen werden. Es muß auch der hiesigen Frauen gedacht werden!

Ein Abonnent der D. D. N. Z.

## Verkehrsnachrichten.

— Reichspostdampfer „König“ lief am 21. d. Mts. Abends vom Süden kommend in Daresalam ein und fuhr am nächsten Morgen nach Zanzibar weiter.

— Der französische Dampfer „Mpanjaka“ berührte am 22. d. Mts. morgens auf seiner Fahrt nach Zanzibar Daresalam.

— Gouv.-Dampfer „Kaiser Wilhelm II.“ kehrte am 25. d. Mts. Abends aus Mombassa zurück und fuhr gestern Vormittag über Zanzibar und Tanga wiederum dorthin.

— Der nächste Reichspostdampfer mit Europa-Post wird am 2. Mai, der nächste von Süden kommende Reichspostdampfer („Herzog“) am 18. Mai hier erwartet. Die Fahrt jenes Reichspostdampfers, welcher fahrplanmäßig am 4. Mai von hier nach Europa fahren sollte, fällt aus.

— S. M. S. „Condor“ fuhr am 24. ds. Mts. nach Zanzibar und kehrt in der Zeit vom 3. bis 7. Mai wieder hierher zurück.

— S. M. S. „Schwalbe“ hat am 25. d. Mts. Capstadt verlassen, trifft am 4. Mai in Port-Elizabeth, am 5. Mai in East-London und am 11. Mai in Durban ein.

— G. D. „Rovuma“ fuhr heute früh nach Zanzibar und kehrt über Bagamoyo morgen nach Daresalam zurück. Am 30. d. Mts. beginnt dieser Dampfer seine fahrplanmäßige Südtour.

## Personal-Nachrichten.

Professor Baron v. Nylküll, welcher sich längere Zeit zu Studienzwecken in unserer Kolonie, vor Allem in Daresalam aufgehalten hat, ist am vergangenen Sonntag mit Reichspostdampfer „König“ abgereist um nach Neapel zu fahren und später die Weltausstellung in Paris zu besuchen.

Verichtigung: In einem Theil der Auflage von Nr. 15 unserer Zeitung hat sich ein Druckfehler eingeschlichen: Bei der Angabe der Jahreszahlen in Betreff der Abschaffung der Prügelstrafe in Preußen und Bayern muß es 1848 statt 1878 heißen.

## Kupie-Kurs

für den Monat April 1900.

1 Kupie . . . . .	1,402
Einzahlungskurs für Postanweisungen . .	1,395
Auszahlungskurs „ „ . . . . .	1,409

# E. Müller & Devers.

**DARESSALAM und ZANZIBAR.**

Telegr. Adresse: Devers.

A. S. C. Code.

Filialen: **Kilwa, Barikiwa, Upogoro.**

Haus in Hamburg: **Prins & Stürken.**

**IMPORT.**

**EXPORT.**

Lieferanten der Kaiserlichen Marine.

Complette Ausrüstungen v. Expeditionen  
und Caravanen.

Grosses Lager in

☛ **sämtlichen Konsum-Artikeln,** ☛

Ausrüstungsgegenständen, Tropenzelten.

Schiffsbedarf, Eisenwaaren, Baumaterialien, Farben,  
Ölen, Haushaltungsgegenständen.

General-Vertreter der Firma **Charles Farre, Reims**, Champagner.

do. do. **Rathjens** Patentfarbe für Schiffsboden.

do. do. **House of Lords** Whisky.

Lager in **Cognac J. Favraud & Co.**

Agenten der

**Messageries Maritimes.**

19

## Compagnie des Messageries Maritimes.

Passagier-Dampfer „**Djinnat**“ fährt am 27. April über **Djibouti, Port Said** nach **Marseille.**

Passagier-Dampfer . . . . . fährt am 27 April nach **Madagascar, Réunion** und **Mauritius.**

Passagier- und Frachtdampfer „**Mpanjaka**“ fährt am 1. jeden Monats nach Ibo, Mozambique, Quelimane, Beira und läuft Daressalam am 22. jeden Monats auf der Rückreise nach Zanzibar an.

Wegen Passage und Frachten wende man sich an die Agenten

**E. Müller & Devers.**

**Daressalam.**

## Der Schlüssel zu Indien. Afghanistan und Herat.

Von Heribert von Hiller-Sternberg.

(Nachdruck verboten.)

Vor 25 Jahren, also zu einer Zeit, wo sich Europa noch nicht von dem Staunen darüber erholt hatte, daß das deutsche Volk nicht länger gesonnen sei, seine Gefilde als Pflanzboden für alle Welt herzugeben, erschien in England ein Schriftchen, in welchem ein phantasiereicher Brite seinen Landsleuten schildert, wie in irgend einem Jahre des zwanzigsten Jahrhunderts ein deutsches Armeekorps in einem unbewachten Momente an der südlichen Küste Englands landet, die kümmerliche englische Truppenmacht bei Dorling, südlich von London über den Haufen wirft und sich, ohne weiteren ernstlichen Widerstand zu finden, zum Gebieter der ganzen Insel macht.

Wer die Kolonialgeschichte Englands kennt, kann, soweit Deutschland dabei in Frage kommt, über diese Zukunftsspekulation nur den Kopf schütteln; indes die Schlacht von Dorling wird dereinst geschlagen werden, aber ganz sicher tausende von Meilen von dem genannten Orte und nicht an einem Tage, sondern aufgelöst in mehrfache Feldzüge mit zahlreichen Gefechten und nicht gegen deutsche Truppen, sondern gegen die Regimenter des weißen Czaren.

Mit gespannter Aufmerksamkeit verfolgt man in England alle aus Mittelasien kommenden Nachrichten, und während man bezüglich Persiens kaum noch im Zweifel darüber sein kann, daß es der russischen Machtsphäre anheimfällt, hofft man jenseits des Kanals, wenigstens von den afghanischen Bergländern, noch so viel erwerben zu können, um daraus eine sichere Vormauer für das Vorwärtsdringen der über alles gefürchteten Russen erbauen zu können. Thatsache ist, daß England seit zwei Jahrzehnten über den schneebedeckten Bergketten des Hindukuh und des Sijakuh daß Gespenst einer russischen Invasion in Indien erblickt, und so rücken im Hinblick auf die immer wiederholten Nachrichten von russischen Truppenbewegungen gegen die afghanische Grenze diese fast vergessenen Lande aufs neue in den Vordergrund des Interesses.

Wir stehen hier auf althistorischem Boden. Von den drei bedeutenderen Städten Afghanistans, welche ja leider noch immer das einzige sind, was eine Gymnasialgeographie über das interessante Land anzugeben weiß, haben zwei keinen geringeren als Macedoniens großen Alexander zum Erbauer, der in den Jahren 330 und 329 v. Chr. das damals zu Persien gehörige Land seinem Szepter unterwarf und Alexandria Areion (das heutige Herat) und Alexandria Arachoton (das heutige Kandahar) gründete. Mit dem Untergang der persischen Herrschaft war es auch mit der Ruhe des Landes und seiner Bewohner vorbei. Dem nur wenige Jahrzehnte währenden griechischen Regimente folgte die Herrlichkeit des Partherreiches, dann diejenige der Sassaniden, welche ihrerseits wieder den Arabern Platz machen mußten, und als sich diese von den Kalifen in Bagdad unabhängig machten, wechselten die Dynastien in bunter Reihenfolge auf einander, bis endlich wieder im 17. Jahrhundert eine einheimische Familie, die Durani, zur Macht gelangten. Auch ihre Herrschaft war nicht von Dauer und wurde durch den Perserichah Nadir niedergeworfen; bald aber folgten wieder eingeborene Dynastien, unter denen das Land in viele Theile zerfiel, was schließlich die Einmischung Englands und Russlands herbeiführte. Im Jahre 1838 rief Schah Sudschah, welcher sich zum Herrn von Herat und Umgegend aufgeworfen hatte, die Engländer zur Hilfe herbei, die nicht zögerten, und schon im nächsten Frühjahr 9000 Mann ins Land sandten und Sudschah als Herrn von ganz Afghanistan in die Königsburg von Kabul führten. Der Fremdenhaß der fanatisch muhamedanischen Bevölkerung, unter der russische Sendlinge mit Erfolg die Pläne des Aufstiegs schürten, führte bald zu einer entsetzlichen Explosion. Am 2. November 1841 brach die Empörung los, und während der Schah mit der britischen Besatzung sich kaum in die stark befestigte Citadelle zu flüchten vermochte, wurde die

gesamte europäische Kolonie Kabul ermordet, und auch ein großer Theil der über das Land zerstreuten englischen Arme verfiel demselben Schicksale.

Durch 37 Jahre begnügte sich nun England in die Geschicke des Landes, in welchem der Bürgerkrieg in Permanenz erklärt war, nicht durch Waffengewalt, sondern nur durch den Einfluß klingender Münzen einzugreifen, bis neue Wirren die Engländer im Jahre 1878 veranlaßten, wiederum die Gewalt ihrer Waffen geltend zu machen. Den Vorwand fand man in der Ablehnung des Emirs, eine englische Gesandtschaft zu empfangen. Derselbe General Roberts, der sich jetzt eben in Südafrika den zweifelhaften Ruhm erwirbt, der Mörder des Burenstammes zu werden, entschied das schwankende Waffenglück zu Englands Gunsten. Seinen Weg nach Kabul kennzeichneten Galgen und verbrannte Besitzungen; aber auf den Zinnen von Kandahar, wo er den Prätextenden Ejub Khan endgültig besiegte, winkte ihm das mit Blut geschriebene Diplom eines Lord of Kandahar, als der er jetzt im englischen Adelsbuche figurirt.

Sein Schützling Abdurhaman, der am 22. Juli 1880 zum Emir von Afghanistan proklamirt wurde und seitdem von England einen bedeutenden Jahresgehalt bezieht, hat den Engländern nie besonders Vertrauen eingeflößt; denn ebensogut wie der Wohlklang des englischen Sovereigns ist der des russischen Rubels, der, seit Rußland seinen Eroberungszug 1861 in Mittelasien begann, immer lauter und vernehmlicher erklingt. Seit Rußland seine mittelasiatische Bahn bis Indischien ausgedehnt hat, steht in Penschah hart an der afghanischen Grenze russisches Militär, und die in Rußland garnisonirende russische Schützenbrigade, welche durch die neuerbaute Murahabbahn eine sichere Rücklehne auf Merw hat, vermag durch einen Marsch von kaum 90 Kilometer bis unter die Mauern von Herat zu kommen, das von jeher als der Schlüssel von Indien gegolten hat.

Diese bedeutungsvolle Bezeichnung kann nur von einem recht optimistischen Gehirn erfunden sein; denn ein Blick auf die Karte Afghanistans, dessen Mitte von hohen Bergketten eingenommen wird, zwischen denen tief und schroff die Flußthäler eingeschnitten sind, zeigt deutlich, daß der Besitzer von Herat diese zentralen Gebirgssysteme erst in einem gewaltigen Bogenmarsch bis Kandahar umgehen muß, ehe er wirksam Indien bedrohen kann. Um sich aber hier das Prävenire zu sichern, haben die Engländer längst die nach Quetta führende Bahn mittels einer gewaltigen Durchtunnelung der Chodsch-Amrunberge gegen Kandahar weiter geführt und können von deren Endpunkte Rutschaman letztgenannte Stadt mindestens ebenso schnell erreichen, wie die Russen Herat. Immerhin ist aber mit großer Sicherheit anzunehmen, daß auf den zwischen beiden Orten liegenden Hochebenen entscheidende Schlachten um den Besitz derasiatischen Herrschaft dereinst geschlagen werden.

Auch äußerlich präsentirt sich übrigens dieser Schlüssel zur Weltherrschaft in recht verrostetem Gewande. Der Afghane nennt in poetischem Ueberschwange Herat die „Perle der Welt“; aber wenn man auch dem nationalen Enthusiasmus auch noch so viel zu gute zu halten geneigt ist, so kann man doch nur der Umgebung der Stadt lobende Qualitäten zuerkennen. Besonders wenn man von Norden aus dem Gebirge Chodsch Abdullah Ansari in das eminent fruchtbare in weiter ebene sich hindehnende Flußthal des Heri-Rud eintritt, befindet man sich in einer paradisischen Landschaft. Baumwuchs fehlt zwar fast vollständig; nichtsdestoweniger hat aber die Ueppigkeit der Kulturen, besonders des Weinbaues und der Delbaumplantagen noch auf keinen Reisenden ihren Eindruck verfehlt.

Mit 26 Bogen überspannt eine plumpe Brücke den Fluß; dann geht es noch fünf Kilometer weiter gegen Süden bis zur Stadt, welche in Gestalt eines länglichen Vierecks erbaut, ehemals von einer 15 Meter hohen Lehmmauer umgeben war, jetzt aber durch englische Genie-Offiziere in eine starke Festung umgewandelt ist, die erheblichen Widerstand leisten kann, vorausgesetzt, daß sie die entsprechenden Vertheidiger findet. Das Innere der Stadt jedoch ist ruinenhaft, und nur der Bazar, welcher früher die ganze Länge der Hauptstraße einnahm und vom Kraf- und bis

zum Kandaharthore reichte, ist auch in seinem Verfall noch schön. Von mächtigen Kuppeln überbaut, die schon mancher Belagerung getrotzt haben, vereinigt er in sich die Handelserzeugnisse von drei in ihrer Kultur recht verschiedenen Ländern, und das bunte Durcheinander der um hier umgebenden Menschen zeigt deutlich, daß hier Persien, Mittelasien und Indien mit ihren Völkern aneinander grenzen. Über 20 Schritte seitwärts in die erste beste Nebengasse hinein grüßt der Verfall, der nun doch das unvermeidliche Schicksal dieser Länder und ihrer Bewohner zu sein scheint. In einem Häusergewirr, welches sich ebenso unvortheilhaft durch die Enge der Straßen wie durch den Schmutz der Gebäude auszeichnet, haust eine Bevölkerung von etwa 50 000 Menschen, unter denen sich natürlich Tausende von Turkmänen, Indiern, Persern, Tataren und Juden befinden. Der echte Afghane, obwohl selbst persischer Abstammung, unterscheidet sich äußerlich auch von den Persern durch seine Gewandung. Das eigentliche Nationalkostüm besteht aus einem langen Hemde sammt Unterhosen und einem togaartig darüber geworfenen Leinentuche. Daneben liebt es aber der Afghane auch, sich in einem halb militärischen Kleide zu zeigen, einem merkwürdigen Räuberzivil, bei welchem er über sein Hemd einen rothen englischen Waffenrock zieht und seinen Kopf mit einem vielfach gewundenen indischen Turban umhüllt.

Der Umgebung der Stadt hat man erst in neuester Zeit die gebührende Beachtung geschenkt. Afghanistan als ganzes ist schon überreich an Baudenkmalern aus allen Jahrhunderten; die Umgebung Herats aber ist eine Fundgrube für den Alterthumsforscher, der hart neben einander Ruinen aus griechischer, buddhistischer und muhamedanischer Zeit findet. Selbst der Schatzgräber kommt zuweilen auf seine Rechnung; denn aus den Trümmern der Städte, welche hier vor hunderten von Jahren in Schutt und Asche sanken, sind schon tausende von Goldstücken hervorgeholt worden, von denen nur die wenigsten den Weg in die Museen gefunden haben.

Afghanistan im Allgemeinen und Herat im Besonderen ist wiederum nur ein neuer Beweis dafür, was menschliche Zerstörungswuth aus einem von der Natur mit reichen Geschenken ausgestatteten Lande machen konnte, und es ist im Interesse der Menschlichkeit nur zu wünschen, daß diese Gefilde in nicht zu fernher Zeit der Segnungen europäischer Kultur theilhaftig werden möchten, welche hier wohl nur als russische gedacht werden kann, nachdem der Engländer in Asien nur so lange zu bleiben pflegt, bis er sich als Rentier in seine Heimath zurückziehen kann.

### Litterarisches.

Frisch Asien. Der Burenkrieg im Dienste der Menschheit. Wien 1900. Verlag von Friedrich Schalk. Preis 75 Pf. Mit aufrichtiger Genugthuung und Freude wird diese glänzend geschriebene Flugchrift begrüßt werden, die den Vortrag wiedergibt, den Frisch Bley vor Tausenden von Zuhörern in jener großartigen und denkwürdigen Sympathiefeier der Deutschen Wiens für die Buren, im großen Musikvereinssaale, gehalten hat. Diese Schrift, die vom Verleger vornehm ausgestattet und mit der Burenflagge gezeichnet ist, erhebt sich durch ihren Inhalt weit über die Bedeutung einer Gelegenheitschrift. Sie ist eine von tiefem sittlichem Ernste getragene Denkschrift von bleibendem Werthe über die Bedeutung dieses Krieges für die Menschheit, für die Menschheitsentwicklung und insbesondere für das deutsche Volk, das durch seinen ethischen Gehalt zur Führerin der Völker und zur Theilnahme an der Weltherrschaft berufen erscheint. Wie es kam, daß England, das ja durch seine bedeutenden Geister einst der Menschheit große Dienste erwiesen hat, immer mehr seiner kulturgeschichtlichen Mission untreu und einer Politik dienbar wurde, die England auf dem ganzen Erdball den Vietnamen „perfidus Albion“ eingetragen hat, wie es endlich durch Vernachlässigung und Vernichtung seines Bauernstandes sich selbst die Wurzel seiner Kraft abgegraben hat und nun trotz aller scheinbaren Stärke dennoch beim sicheren Zusammenbruch seiner Weltherrschaft entgeht, das alles hat Frisch Bley in dieser Schrift mit blendenden historischen Reflexen ausgeführt und mit dialektischer Schärfe die ökonomischen Gehege aus dieser geschichtlichen Vergleichung herausgeholt. Zwei Welt- und Wirtschaftskämpfe, die die Menschheit verlangt den Sieg des Burenvolkes, das selbst für den hoffentlich niemals eintretenden Fall seines Unterganges der Menschheit unschätzbare Dienste erwiesen hat durch die großen Lehren dieses Krieges und durch die sittliche Erfindung, die der beispiellose Helden- und Opfernuth dieses Bauernvolkes den Völkern giebt. Diese Schrift Bley's, mit ihrer Menge philosphischer, wirtschaftlicher und politischer sein geschlossener Gedanken ist überaus anregend und lehrreich und die weiteste Verbreitung derselben zu wünschen.

Auszüge aus dem

## Vortrag,

gehalten vom Plantagenbesitzer Mismahl am 13. März vor der Budget-Kommission des Deutschen Reichstages als Beitrag zu den Gründen für die wirtschaftliche Nothwendigkeit der Erbauung einer Centralbahn.

„Ende 1898 und im vergangenen Jahre, als im Innern an der Karawanenstraße die Nahrungsmittel knapp wurden, konnten die Karawanen nur unter großen Entbehrungen die Küste erreichen.

Eine der letzten solcher für die Plantagen bestimmten Arbeiterkarawanen kam thatsächlich abgemagert an, so daß diese Leute längere Zeit brauchten zur Erholung und Wiedergewinnung ihrer Kräfte als vollgültige Arbeiter.

Als die Theuerung an der Karawanenstraße intensiver wurde, konnte von einem Arbeiterzuzug überhaupt nicht mehr die Rede sein.

Daher zum Theil erklärt es sich, warum wir auf den Plantagen zur Zeit der Hungersnoth die wenigsten Arbeiter hatten.

Ferner ist es eine vielfach zu konstatierende Thatsache, daß die an den Karawanenstraßen ansässigen Eingeborenen sich von einer solchen Verkehrsstraße seitwärts ins Innere zurückziehen, da gerade zu Zeiten eines Nahrungsmangels beim Passiren von Karawanen, die nicht von Europäern geführt werden, es häufig vorkommt, daß in solchen Dörfern an der Karawanenstraße, weitab von den wenigen Militärstationen, Nahrungsmittel mit oder ohne Entgelt requirirt werden von hungernden Trägern oder Passanten, so daß den Anwohnern, um nicht selber zu verhungern, nichts Anderes übrig bleibt, als ihre Dörfer zu verlassen und weitab von solcher Verkehrsstraße sich niederzulassen. Ist schon die Versorgung der vielfach passirenden Karawanen an diesen Straßen in normalen Zeiten schwierig gewesen, so wird sie nach solchen Theuerungszeiten noch viel schwieriger; mit einem Worte, diese Karawanenstraßen veröden.

Wie anders, wenn beim Bestehen einer Bahn aus dem Innern während einer Theuerung zu jeder Zeit mehr Arbeiter und billiger an die Küste zur Versorgung des von Jahr zu Jahr steigenden Bedarfs herangeschafft werden können und an den Eisenbahnstationen sich Märkte bilden, auf denen der feilbietende Eingeborene Herr seiner Waare bleibt.

Noch mehr: In den Zeiten großen Nahrungsmangels wie 1898 sah man täglich Hunderte von Eingeborenen an die Küste strömen, um sich dort gegen Arbeit oder durch mildthätiges Entgegenkommen der Behörden und ansässigen Europäer vor dem Hungertode zu retten, nachdem in den Dörfern im Innern die Nahrungsmittel aufgezehrt waren und das Graben von Baumwurzeln auch schon nicht mehr ergiebig genug war, das Leben zu fristen.

In Folge des starken Andrangs war an der Küste nicht genug Arbeitsgelegenheit, um für alle Nothleidende Beschäftigung zu finden, so daß Vielen ohne Gegenleistung Unterhalt gewährt werden mußte. Manche der Zuströmenden waren von den langen Märschen auch schon so schwach geworden, daß sie vor dem Eingang zur Küstenstadt kraftlos zusammenbrachen oder auch im Angesicht der lange ersehnten Küste dahinstarben.

Ist aber die Deutsch-Ostafrika in der Mitte durchquerende Centralbahn gebaut, so finden die bei einer Dürre der Nahrung bedürftigen Eingeborenen an jeder Station eines solchen

Schienenwegs die Möglichkeit, beim allmählichen oder speziell hierfür in Angriff zu nehmenden Ausbau von Wegen z. sich das nöthige Brot für Weib und Kind zu verdienen.

Auch wird es dann nicht mehr so leicht vorkommen, daß Tausende und Abertausende unserer Mitmenschen dahinstarben in den Dörfern des deutschen Innern Ostafrikas oder auf dem Wege zur Küste zu Grunde gehen, bevor sie die ersehnte Niederlassung von Europäern erreichen konnten.

Es steht nicht in unserer Macht, das zeitweise Ausbleiben von Regenzeiten besonders in den tiefer gelegenen Landstrichen Deutsch-Ostafrikas zu verhindern, aber wir können die Gefahren bedeutend mildern, wenn uns wenigstens ein unsere Kolonien durchquerender Schienenweg zu Gebote steht, um in Zeiten der Noth rechtzeitig den Hungernden helfend beizuhelfen zu können.

Jetzt ist ja die schwerste Zeit vorüber, auch war die Dürre in Deutsch-Ostafrika keine allgemeine und keine gleichzeitige, weniger schlimmer als im Hinterland von Mombassa z. B., aber ich glaube, die beiden letzten Jahre haben uns gezeigt, daß die uns im Christenthum auferlegte Nächstenliebe gebietet, hier Vorkehrungen zu treffen, soweit es in den Grenzen der Möglichkeit liegt, und doch der Bau der Centralbahn nicht allein von dem sonst berechtigten Standpunkt der schon gesicherten Rentabilität aus zu betrachten ist.

Wer gesehen hat, was es heißt für den Eingeborenen, eine Last von 60—70 Pfund in der Gluth der Tropensonne wie ein Lastthier fortzuschleppen, triefend von Schweiß, halbverdurstend in wasserlosen Steppen, und dann liest, daß allein von Saadani, Bagamoyo und Dar-es-Salaam jährlich 86 000 farbiger Mitmenschen monatelang auf dem Wege von der Küste zum Innern sich dieser menschenunwürdigen Arbeit unterziehen müssen, dem wird es wohl kaum einleuchten, daß sich dann noch die deutsche Nation fragen muß, ob zur Beseitigung solchen Uebelstandes auch gerade eine 3%ige Verzinsung des Umlagekapitals schon sichergestellt sei und was kann nicht für eine wirtschaftliche Arbeit mit diesen freiverdenden 86 000 Trägern geleistet werden, wenn z. B. auf den Plantagen Usambaras bei vier Millionen Kaffeebäume 2000—4000 Arbeiter beschäftigt werden.

Wer gesehen hat, wie hungernde Neger an der Küste bei bezirksamtlicher Vertheilung der nothwendigsten Lebensmittel nicht abwarten konnten, z. B. die mit harter schwerverdaulicher Schale versehene Hirse durch Kochen wenigstens etwas vorzubereiten, wird sich fragen, ob die deutsche Kulturration keine Christenpflichten kennt, daß eine nothwendige Kulturarbeit nur nach der gesicherten Rentabilität beurtheilt werden darf.

Aus diesem Grunde kann es auch nicht Aufgabe einer Privatgesellschaft sein, ein solches Kulturwerk in die Hand zu nehmen, resp. durchzuführen.

Wohl trägt so mancher Deutsche gerne bei, wenn es heißt, die Sendboten der christlichen Lehre, die Missionare und resp. die einzelnen Missionsgesellschaften, zu unterstützen, aber gegen das Auftreten einer solch elementaren Noth sind die Missionen viel zu machtlos, als daß sie dann genügend helfend auftreten könnten.

Der deutsche Staat hat eben hier Gelegenheit, vor aller Welt zu dokumentiren, daß er sich bewußt ist, mit der Erwerbung von Kolonien auch weitgehende Pflichten gegen die auf so tiefer Kulturstufe stehenden Eingeborenen übernommen zu haben.

Wenn wir sehen, daß die vor zwei Jahren für die Eingeborenen Deutsch-Ostafrikas eingeführte,

wenn auch kleine Steuer als Beitrag zu den Lasten der Verwaltung im Allgemeinen oder durchgehends willig gezahlt wurde, so dürfen wir auch nicht annehmen, daß Deutschland die Wohlthat der Erbauung einer Centralbahn einem Undankbaren erzeigen würde. Dazu kommt, daß die Kolonial-Regierung mit ihrem schon eingearbeiteten Beamten-Apparate und wegen leichter Heranziehung von Arbeitern z. eine solche Eisenbahn billiger bauen kann, wie auch Herr Eisenbahnbauminister Bernhard in seinem Buche „Der Eisenbahnbau in Deutsch-Ostafrika“ dies betont, und damit nicht durch die dann nöthigen ausgedehnten Privilegien die Entwicklung der Kolonie gehemmt wird nach den Erfahrungen mit der Usambara Eisenbahngesellschaft. Hohe Kommission! Wenn neben den vielleicht noch nicht genügend entwickelten wirtschaftlichen Verhältnissen so viele andere wichtige Umstände mitsprechen für die Erbauung einer Centralbahn, so möge vor Allen die werththätige Nächstenliebe den Ausschlag geben dahin, daß nicht mehr gezögert werde, ein Werk in Angriff zu nehmen — in einem Tempo wie es die gesunde Entwicklung der Arbeiterverhältnisse gestattet —, das anderen Nationen als eine Kulturthat des deutschen Volkes voranleuchten möge“.

## Evangelische Gemeinde.

Die Mitglieder der Gemeinde bitten wir, die für das II. Quartal 1900 fälligen kirchlichen Abgaben an unseren Rendanten Herrn Häberle (Hauptkasse) einzusenden.

Der Gemeinde-Kirchenrath.

## Berichte

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

Deutsch-Ostafrikanische Zeitung.

# Stets

# vor-

# räthig

Frachtbriefe für die Gouvernements-Dampfer in Blocks à 100 Stück

Briefumschläge in jeder Art.

Soenneckenordner für Briefe, Postkarten, Wechsel etc.

Siegellack.

Pack-Lack, billig, für Packete.

Zeitungshalter.

Tägliches Notizbuch für Contore 1900.

Terminkalender

Tinten

jeder Art, roth, blau, Copier etc.

Kreide.

zu beziehen durch

Deutsch-Ostafrikanische Zeitung  
Abth. Papier- u. Büreamaterialien.

Der Unterzeichnete beehrt sich anzuzeigen, daß er neben seinem bisherigen Geschäfte noch eine

## Schusterei

eröffnet hat und empfiehlt sich bestens für Anfertigung von Stiefeln, Schuhen etc., sowie für jegliche Reparaturen.

L. K. Dias in Tanga.

## A. Meyhöfer, Berlin W., Leipzigerstr. 35 II.

empfehlen sich den Herren Ost-Afrikanern für den Heimats-Urlaub. Kleidungsstücke jeglicher Art, nach der neuesten Mode in solidester Ausstattung und Ausführung werden in kürzester Zeit gut sitzend angefertigt.

Durchaus normale Preise!

Die Maasse werden für Nachbestellungen aufbewahrt, und in letzterem Falle dem besonderen Geschmacke jedes einzelnen Kunden sorgfältig Rechnung getragen. — Bei Vorausbestellungen unter Angabe des Maasses sende Europakleidung den Herren nach Neapel, Port-Said oder Marseille transit gegen. — Beste Referenzen. — Maassformulare liegen i. d. Exp. z. Dar-es-Salaam zur gefl. Verfügung.

A. Meyhöfer.



Wenn Sie gut essen und trinken wollen,  
so versorgen Sie sich mit

**Conserven:**

Dänische Butter (Marke: Alexandra), Anglo-Swiss gezuckerte Milch (Marke: Milchmädchen), ungezuckerte Milch (Ideal), Pumpernickel (Sökeland), Limburger Käse (Rosenbaum), Schweizer Käse Gustav & H. Probst, Franz. Käse (Au roi des gourmets), Cervelatwurst (Victoria), Puddingpulver (Crème Ec'air, Steeb, Appel), Bussy Biscuits, Compotfrüchte (Moser-Rot), Westphälisch Schinken (Victoria, Romeo und Julia, Drei Bälle), Fleischconserven (Victoria), Gemüseconserven (Lindemann), Erbswürste, Suppentafeln, Dörrgemüse, Suppenmehle (Knorr), Fleisch-extract (Toril) deutsche Mixed Pickles, Senf, Essig- und Zuckergurken (Victoria, Triangel und Negerknabe), Fischconserven (Krüger, Stühr, Ellerbrock, Conradsen), Frankfurter Würste (Victoria, Heiner Müller und Reichsadler), Friedrichsdorfer Zwieback (F. A. Pauly), Freiburger Brezeln (Baader), Runde Zwieback (Trüller), Fruchtsäfte (Bollmann), Würste in Dosen (J. M. Kiehl, Raedler), Nürnberger Lebkuchen (Haeberlein), Sauerkohl (Triangel Marke), Senf (Fr. Kaufmann), Strassburger Gänseleber-Pasteten (Aug. Michel), Weinsaurer Salzgurken (Just. Keck), Herrmann's Gelée-Extract, Essig-Essenz (Bollmann).

**Getränken:**

Biere: Hammonia (Lagerbier), Klosterbräu und Münchener (Unionsbräu) Rhein. und Moselweine, (Vereinigte Weinkellereien Bingen, Wilh. A. Clemens), Rotweine (Schauer, Lutzi & Co.), Kessler Cabinet Sect, Henry Goulet's Champagner, Burgunder (Pierre Bourée) Portwein, Sherry und Madeira (Bodega-Gesellschaft) Frada (aukolholfreie Obstweine) Wesche's Apfelwein Granhofer Harzer Sauerbrunnen, Cognac (Albert Buchholz, Girard & Co., Trusart & Co.), Whisky (R. B. Reserve Blend, Ashe & Nephew, Liqueure (Bols, Stibbe, Fränkel, A. C. Albert Schulze, Iwan (Diener Marke), Kurfürstlich. Magenbitter (Der Lachs), Lola-Bitter, Magenheil, Rum (La Negrilla), Gilka's Getreide kümmel, Ia Eier-Cognac und Boonekamp (Zoerner), Krawinkel's Magenbitter, Turiner Wermuth (Martinazzi), König's Steinhäger, Steinberger Korn (Peter), alter echter Nordhäuser (Leuckfeld) Schwarzwälder Kirschwasser (Behrle), Schwedischer Punsch (Lindgren).

Überall in den deutschen Colonien zu haben.

**UNION LINE.**

Die Union Steamship Co., Ltd., Etabliert 1853, unterhält  
regelmässige 14 tägige Dampfer-Verbindung

Hamburg, Süd-Afrika und Transvaal,

Southampton anlaufend, vermittelt ihrer rühmlichst bekannten Postdampfer

Tons	Tons	Tons
Saxon, Doppelschraube . . . 10300	Gascon, Doppelschraube . . . 6288	Mexican . . . 4661
Briton, Doppelschraube . . . 10248	Galka, Doppelschraube . . . 6288	Boor . . . 4464
Scot, Doppelschraube . . . 7815	Boorkha, Doppelschraube . . . 6287	Sabine . . . 3805
Herman, Doppelschraube . . . 7537	Gueph, Doppelschraube . . . 4916	Susquehanna . . . 3712
German, Doppelschraube . . . 6793	Greck, Doppelschraube . . . 4747	Trojan . . . 3652
Sandusky, Doppelschraube . . . 6315	Gaul, Doppelschraube . . . 4744	Sparian . . . 3487
	Goth, Doppelschraube . . . 4738	Arab . . . 3192

Abgang von Hamburg jeden zweiten Freitag mit Gütern und Passagieren nach Capstadt, Port Elizabeth (Algoa Bay), East London, Natal und Delagoa Bay, und jeden vierten Freitag außerdem nach Mossel Bay und Beira.

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 Passagietarife erteilen  
**Suhr & Classen, Hamburg.**

**CHRISTO G. LUCAS,**

**DARESSALAM.**

Best assortiertes Lager

**tropischer Artikel**

**Colonialwaarenhandlung**

En gros.

En détail.

Import aller Gattungen

**CONSERVEN**

aus Deutschland, Frankreich und England.

Feinste Cognacs, Champagner u. Tischweine.

Grosses Lager in

eleg. weissen Schuhen **Daressalamer Fabrikat.**

**CENTRAL-HOTEL, Tanga.** Vollkommen neu renovirt.

**RESTAURATIONS GARTEN.**

Zimmer von 1 Rupie pro Tag aufwärts,  
monatlich nach Vereinbarung.

**HANS LIEBEL, Inhaber.**

**HANS LIEBEL, TANGA.** EXPORT. IMPORT.

Alleinverkauf von: Krondorfer Sauerbrunnen, Liesinger Märzen- u. Bockbier  
Champagner Louis Duverger & Co., China-Wein f. Fieberkranke etc

Ihre am heutigen Tage vollzogene eheliche  
Verbindung beehren sich hierdurch anzuzeigen

**Ed. Stadelmann und Frau**

Rachel geb. Howe.

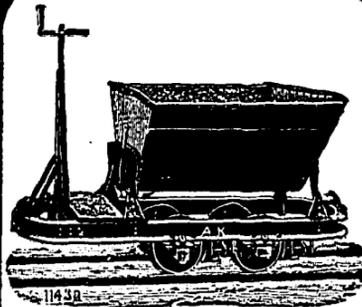
Tanga, den 21. April 1900.

**Feinster französischer Champagner**  
**Charles Heidsieck, Reims**

bestens empfohlen.

Vorrätig bei:

**K. Bretschneider, Dar-es-Salâm.**



**Feldbahnen**  
für  
**koloniale Zwecke**

liefert

**Arthur Koppel,**  
Berlin. Bochum. Hamburg.

Telegramm-Adresse:  
„Koppelrahl.“

**Bilder** Kupferstiche,  
Aetzungen u.

Gravuren.

in  
modernsten Rahmungen.  
„Deutsch-Ostafrik. Zeitung.“

Wir bitten die Werke (Lenbach, Matfchaf,  
Biermann u. a. m.) in unseren Verkaufsräumen zu besichtigen.

**Franz Hölldobler,**  
approb. Zahnarzt,  
Daressalam, Marktstr. 49.

102 Sprechstunden:  
Sonntags . . . 8-12 Vorm.  
Wochentags . . . 1/2 6-1/2 7 Nachm.

Aellteste deutsche Schaumwein-Kellerei  
Gegründet 1826.

**Kessler Cabinet**

dry und extra dry

G. C. Kessler & Co., Esslingen.  
Hoflieferanten Sr. M. des Königs von  
Württemberg, Lieferanten Ihrer Kaiserl.  
Hoheit der Herzogin Wera, Grossfürstin  
von Russland, Seiner Durchlaucht des  
Fürsten von Hohenlohe, Deutschen  
Reichskanzlers, sowie vieler Kasinos.

**GERMANIA**  
sei's Panier!

Wir empfehlen allen denen, welche  
Bedürfnisse nach  
Deutschen Rohprodukten, nach  
Erzeugnissen Deutscher Industrie  
und Deutschen Gewerbfleißes  
haben, die Benutzung unserer Firma  
zu deren Bezug resp. zur Erlangung  
vertrauenswürdig, bester und preis-  
wertester Bezugsquellen.

Unsere reichhaltige Sammlung von  
Adressen ermöglicht jede gewünschte  
Ankunft.

Alle nach Berlin kommenden Ein-  
käufer bitten wir um Besichtigung  
unserer zeitgemässen Ausstellungs-  
räume. Geschäftszeit 9-5 Uhr.

**BERLIN S.,** Dresdener Str. 34/35.  
**Deutsches Exp.-Muster-Lager.**  
(Walther Schultze.)



**Actien-Gesellschaft**

**H.F. Eckert**

Berlin-Friedrichsberg.

Spezialität:

**Maschinen und Geräte**

für

coloniale Landwirtschaft.

**HOHN & MUELLER, Goerlitz**  
i./Schlesien.

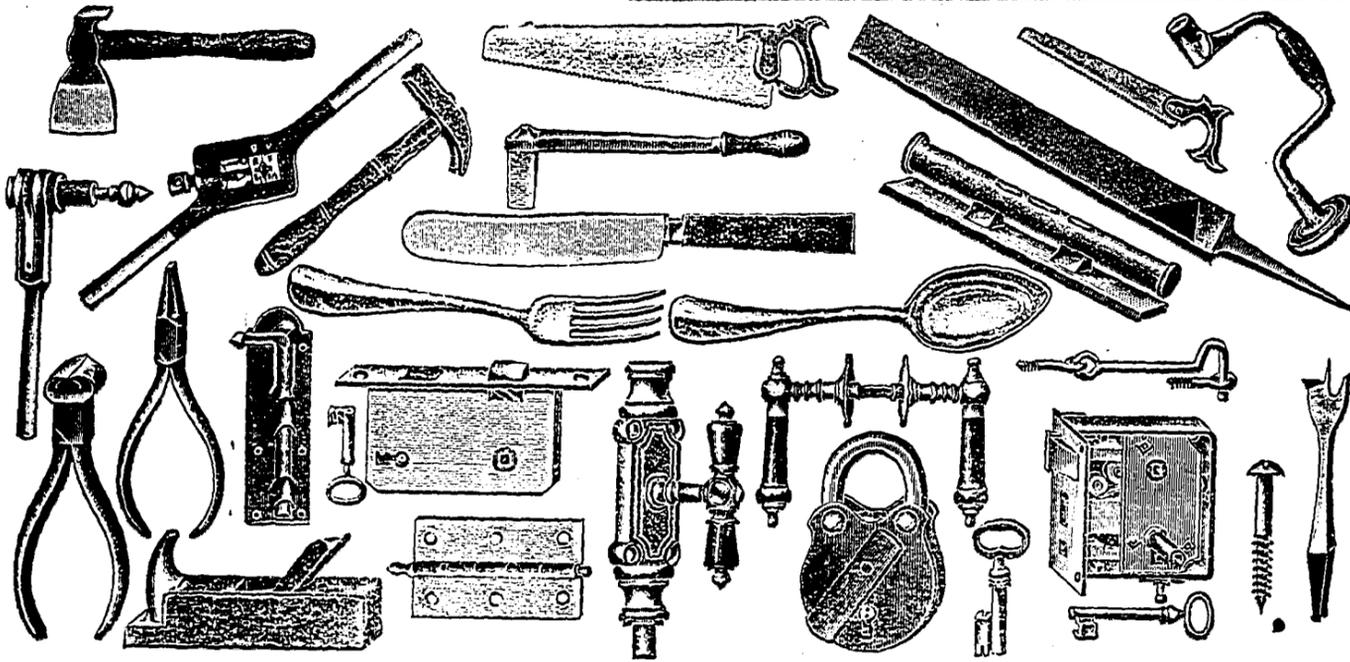
Wagenfabrik mit Dampftrieb.

Lastwagen und Wagenteile, Ochsen-  
jocher und Geschirre.

**ED. STADELMANN,**  
Tanga.

IMPORT. EXPORT.  
Commission. Spedition.  
Incasso. Vertretungen.

# F. GÜNTER, Eisen-Stahlwaaren Farben, Oele etc. **Daressalam**



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

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

## Hotel Fürst Bismarck. Daressalam, Wilhelmsufer.

2 Minuten von der Landungsstelle.

Hotel ersten Ranges.

Comfortabel eingerichtete Zimmer. \* \* \*

\* \* \* Sämmtliche Getränke von Eis.

Table d'hôte. 1

## AUG. SCHIELE, Tanga.

Best assortiertes Lager von

sämtlichen Plantagen-Geräthschaften,

Expeditionsartikeln, Haus- und Küchen-Geräthschaften,

### Eisenwaaren.

Lampen, Kochherde, Werkzeuge, Schreibmaterialien, Sättel,

Regenmäntel, Schuhwaaren in allen Qualitäten,

Wäsche, Hüte, Parfums, Seifen,

Kosminpräparate, sowie Luxus-Artikel etc.

Anfragen werden promptest beantwortet.