

Deutsch-Ostafrikanische Zeitung.



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

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

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

Jahrgang II.

Darressalam, den 26. Mai 1900.

No. 20.

Deutsch-Ostafrikanische Transport-Verhältnisse.

Ueber das Trägerwesen in Deutsch-Ostafrika ist schon viel geredet und geschrieben worden, ohne daß bisher Maßnahmen getroffen sind, welche Aussicht bieten, eine dauernde Abhilfe zu schaffen. Da uns die Bahn vorläufig vorenthalten zu sein scheint, wir jedenfalls aus Gründen der Selbsterhaltung mit diesem Umstande zunächst rechnen müssen, so ist es notwendig sich nach anderen durchschlagenden Mitteln umzusehen, welche die Transportverhältnisse zu günstigeren gestalten und mit unserer sonstigen wirtschaftlichen Entwicklung gleichen Schritt halten.

Das Vorhandensein guter Straßen sowie eines ausgebildeten Fuhrwesens scheint uns die Hauptbedingung dafür zu sein, daß die ungesunde Trägerwirtschaft von selbst nachläßt.

Daß sich ein größeres Fuhrwesen von der Hauptstadt des Landes z. B. nach dem Innern noch nicht gebildet hat, lag wohl nicht zum wenigsten daran, daß bis vor Kurzem noch nicht viel weiter als 4 Kilometer hinter Darressalam die beschotterte Straße aufhörte und von da ab ein ca. 10 Kilometer langer, tiefer Sandweg jeglichem Gefährt kaum zu überwindende Schwierigkeiten bereitet. Jetzt bemüht man sich anerkenntniswerther Weise, diesem Uebelstande nach und nach abzuhelfen, und einige weitere Kilometer fahrbare Straße sind bereits hergestellt.

Einem ausgebildeten Fuhrwesen werden sich nun im Allgemeinen weniger Schwierigkeiten entgegenstellen, als man anzunehmen geneigt ist. Zunächst wäre es gut, wenn die Regierung dafür Sorge trüge, daß der Hauptkarawanenweg bis Tabora eine fahrbare Straße würde. Hierbei brauchte man keineswegs den Anforderungen gerecht zu werden, welche man in Europa, wo der Verkehr ein unverhältnismäßig viel regerer ist, an eine gute Verkehrsstraße stellt.

Ein genügende Anzahl von Fuhrwerken kann leicht beschafft werden, so daß nur noch die Frage bezüglich der Zugthiere zu erörtern bleibt.

Es ist natürlich, daß man den Bedarf an Zugthieren im Lande zu decken sucht; für alle importirten Thiere geht schweres Geld ins Ausland und man ist nicht einmal sicher, ob sich dieselben dem Klima anpassen. Unser einheimischer Wisenzi-Esel ist bisher noch viel zu wenig gewürdigt worden. Man sehe sich nur in Transvaal die Leistungen der Esel an, die seiner Zeit in Folge der dortigen Minderpest von der Regierung für ungeheures Geld bezogen wurden und kleiner sind, als die hiesigen Esel. Die klotzigen, sonst von Ochsen gezogenen Burenwagen, mit 3—4000 kg beladen, werden auf den weitesten Reisen von den kleinen Thieren gezogen. Beispielsweise traten z. Bt. des sogenannten Booms in Bulawayo, als die Eisenbahn noch nicht so weit führte, täglich Esel Fuhrwerke

die weite Reise von Johannesburg nach Bulawayo an, und zwar führte der Weg häufig durch sehr unweegsames Gebiet. Sollten wir mit unseren Eseln nicht denselben Erfolg haben können?? Die Zahl der vorgespannten Thiere richtet sich natürlich nach Ladung und Gelände und da man von guten Landstraßen in Südafrika überhaupt nicht reden kann, so schwankt dort die Zahl der vor einen schweren Lastwagen gespannten Thiere zwischen 10 und 20 Stück, was hier nach Verbesserung der Straße nicht notwendig wäre.

Beispiele im kleinen über die Verwendbarkeit unserer Esel und der Möglichkeit mit ihnen bis weit in das Innere zu fahren, haben uns schon Ansiedler gegeben, die von hier aus nach Iringa, im Wahehe-Gebiet mit Eselgespann gefahren sind.

Da also der Möglichkeit unsere Lasten bis weit in das Innere hinein mit Fuhrwerk zu befördern und uns unabhängig von den Trägern zu machen vom technischen Standpunkte Nichts im Wege zu stehen scheint, so sollen in Folgendem Zahlen beweisen, daß ein wohl eingerichtetes Fuhrwesen auch durchaus rentabel ist, daß andererseits einer größeren Anzahl von Weißen eine Existenz geboten wäre und endlich die Spesen für Beförderung der Lasten auf die Hälfte herabgesetzt werden könnten. Alle ca. 100 Kilometer müßte unter Aufsicht eines Weißen ein Depot eingerichtet sein, in welchem die durchgehenden Lasten für einige Zeit lagern könnten, falls die Fuhrwerke nicht Alles auf einmal zu bewältigen im Stande sind. Von den Depots aus müßten auch die durch Schwarze geführten Fuhrwerke kontrolliert werden und die Fuhrleute wären mit Kontrollbüchern zu versehen.

Der Transport-Verkehr von der Küste nach Tabora würde sich dann ungefähr folgendermaßen gestalten:

Abfahrt alle 6 Tage mit je 5 Fuhrwerken zu je 50 Lasten bis zur Masisi-Jähre. Ankunft dortselbst am 4. Tage, und nach erfolgter Umladung sofortige Rückkehr. In analoger Weise würde sich der Betrieb auf allen anderen 100 Kilometer-Strecken bis Tabora regeln.

Zur Durchführung dieses Planes wäre die Anschaffung eines Fuhrparks mit Bespannung nöthig, und zwar für 100 km immer je 20 Fuhrwerke sowie 20 mal 12 Esel zuzüglich einiger Reservethiere = 250 Esel. Das würde für die 700 km bis Tabora ein Anlagekapital von Rp. 110 000 und zwar auf Grund folgender Aufstellung erfordern.

140 Fuhrwerke		
10 " zur Reserve		
150 " a 300 Rp.	=	45 000 Rp.
1750 Esel a 12 Rp.	=	21 000 Rp.
1750 einfache Geschirre a 10 Rp.	=	17 500 Rp.
Anlage von Depots sowie sonstige Anschaffungen =		26 500 Rp.
	Summe	110 000 Rp.

Für einen Träger wird jetzt bis Tabora einchl. Poscho 30 Rp. pro Last bezahlt. Wird

zukünftig für die Beförderung einer Last per Fuhrwerk nur 15 Rp. also die Hälfte gerechnet, so würde sich im Jahr eine Einnahme von 30 000 mal 15 Rp. = 450 000 Rp. ergeben.

Dieser Einnahme würden als Ausgaben gegenüberstehen:

Gehalt an 2 Weiße in Darressalam monatlich zusam.	1000 Rp.	= 12 000 Rp.
Gehalt an 7 Weiße auf den Umladestation. montl.	a 400 "	= 33 600 "
Gehalt an 160 schwarze Fuhrleute monatlich a	15 "	= 28 800 "
Gehalt an 500 Begleitmannschft., Hilfsarbeit. p.p. monatlich a	10 "	= 60 000 "
Verpfleg. von 1750 Eseln a 3 Rp. monatlich		= 63 000 "
50% Abschreibung für Fuhrwerk und Zugvieh		= 55 000 "
Abgaben, Reparaturen, unvorherges. Ausgaben		= 74 600 "
Summe der Ausgaben		= 300 000 Rp.

Ein weiterer Kommentar erscheint überflüssig. Nur würde sich empfehlen, die einzelnen 100 km-Strecken an Privatunternehmer zu verpachten, wodurch die Regierung entlastet werden und vielen Weißen eine eigene und lohnende Existenz geboten würde.

Vergrößerung unseres Schutzgebiets.

Vor Kurzem langte hier, wie unseren Lesern bekannt, die Reiterdepeche an, daß deutsche Truppen 3000 englische Quadratmeilen vom Kongostaat annectirt hätten.

So neu und sensationell diese Nachricht auch im ersten Augenblick erscheinen mag, da sie in kolonialneidischer Weise nach echt englischer Methode übertrieben und entstellt ist, so dürfte sie doch recht alten Datums sein, denn es kann sich in diesem Fall um nichts anderes handeln, als um jenes streitige Gebiet zwischen Kivu- und Tanganyika-See, welches schon seit vielen Monaten durch deutsche Truppen besetzt ist.

In der That haben wir auf Grund der Verträge, welche seiner Zeit die Bezirkschefs Hauptmann Heß und Bethe abgeschlossen haben, zum Zwecke des besseren Schutzes unserer dortigen Grenzdistrikte, namentlich den Kongo-Rebellen gegenüber, den Ruffisi, die natürliche Grenze, besetzt, und somit das Gebiet, welches östlich des Ruffisi-Flusses und Kivu-Sees gelegen ist, vorläufig occupirt. Erst erneute Unruhen der Rebellen im östlichen Kongostaat sowie Schwierigkeiten, welche die Kongotruppen trotz jener vorher erwähnten Verträge machten, veranlaßte die Bezirkschefs von Butoba, Ukonongo, Ujiji und Tabora Anfang März d. J. Verstärkungen nach dem Nordende des Tanganyika-Sees zu entsenden, um die deutschen Rechte zu schützen. Inzwischen war unser Auswärtiges Amt mit der

Kongo-Regierung von Neuem in Unterhandlung getreten und vor Kurzem langte die Nachricht hier an, daß die Grenzstreitigkeiten auf diplomatischem Wege erledigt würden, die natürliche Grenze des Kussisi-Flusses und Kivu-Sees beibehalten werden sollte und Hauptmann Hermann demnächst hier ein treffen würde, um endgültig die Regulierung der Grenze im Nordwesten unserer Kolonie vorzunehmen. Auf diese Depesche hin sind dann die nach dem Nordende des Tanganyka-Sees dirigierten Truppen seitens des kaiserlichen Gouvernements wieder in ihre Stationen zurückbeordert worden.

Voraussichtlich wird die neue Grenzlinie, nachdem sie dem Kussisi-Fluss sowie dem Ostufer des Kivu-Sees gefolgt ist, vom Nordende dieses Sees in gerader Linie nordostwärts der alten Grenze des Schutzgebietes zustreben.

— Aus Fort Johnston am Südeinde des Nyassa-Sees (engl. centralafrikanisches Gebiet) wird uns mitgeteilt, daß die englischen Transportgesellschaften, welche auf dem Wasserwege von Ghinde bis Wiedhafen und Langenburg, der nur auf eine kurze Strecke durch die Murchison-Fälle im Shire-Fluss unterbrochen wird, die Waarenbeförderung übernommen haben, glänzende Geschäfte machen. Eine deutsche Gesellschaft existiert dort überhaupt noch nicht und erst die in der Bildung begriffene Nyassa-Gesellschaft wird versuchen, den britischen Gesellschaften Konkurrenz zu machen. Unser Gewährsmann bemerkt, daß für die „Flottilla-Company“ z. B. allein auf der Endstation am unteren Shire-Fluss bei Natina und Satunga bei Gelegenheit seiner letzten Anwesenheit dortselbst 40—50000 Collys, was ungefähr 80000 Trägerlasten entspricht, gelegen hätten. Der Haupttheil dieser Collys wäre für das Nyassa- und Tanganyka-Gebiet bestimmt gewesen. Die genannte Gesellschaft beschäftigt eine ständige Trägeranzahl von 1500—2000 Mann und man könne annehmen, daß die anderen Gesellschaften wie z. B. die „African Lakes-Company“ in demselben Maße in Anspruch genommen würden.

Wir entnehmen aus diesen Mittheilungen einerseits, daß deutsche Unternehmungen dieser Art in dem Nyassagebiet sehr erwünscht sind und Aussicht auf ein reiches Feld der Thätigkeit haben, und andererseits erbringen sie uns den Beweis, wie hervorragend sich schon jetzt eine deutsche Nyassabahn nach Wiedhafen oder Langenburg rentieren würde.

Vom Burenkrieg.

„Wem nicht zu rathen ist, dem ist auch nicht zu helfen!“ Schon wiederholt sind uns Nachrichten vom Kriegsschauplatz in Südafrika zugegangen, aus welchen wir entnehmen mußten, daß die Burenführer die ihnen von früheren deutschen, holländischen und französischen Offizieren, die ihre Dienste den vereinigten Republiken zur Verfügung gestellt haben, vorgeschlagenen taktischen und strategischen Maßnahmen nicht nur nicht berücksichtigten, sondern dieselben sogar häufig in unhöflicher Weise aus Gründen des Mißtrauens oder Eigennutzes zurückgewiesen haben. Unter Anderem ist einem früheren deutschen Pionier-Offizier, welcher zur Leitung der technischen Arbeiten bei der Belagerung von Mafeking herangezogen worden war, von dem betreffenden Burenkommandanten gesagt worden, daß er kein Vertrauen zu den Arbeiten desselben hätte, worauf letzterer natürlich sofort die Leitung dieser Arbeiten eingestellt hat. Jener französische Oberst Villebois, der bereits im Kampfe für Transvaal sein Leben hat lassen müssen, machte seiner Zeit dem General Cronje auch mehrere Vorschläge von größter Tragweite, deren Befolgung für die Buren allem Anschein nach von größtem Vortheil gewesen wären; hierauf hat Cronje geantwortet, daß man ihn schon allein machen lassen solle, er wäre bereits General gewesen, als der Oberst Villebois noch kleine Hühner angehabt hätte. Vierzehn Tage später war Cronje mit seiner Armee gefangen. Der selige General Toubert, welchem deutsche Offiziere auch hin und wieder ihre Rathschläge zu geben versuchten, hat auch meist, vor Allem bei der Belagerung von Ladysmith, nur nach eigenem Gutdünken gehandelt, allerdings sprachen bei ihm, indem er Ladysmith

so schonte, wohl in der Hauptsache Gefühle des Mitleids mit der englischen Besatzung der Stadt, also menschenfreundliche Gründe mit, welche aber in dem Freiheitskampf eines Volkes wirklich nicht die kriegerischen Maßnahmen und noch dazu die des schwächeren Theiles beeinflussen sollten.

Letzte Kriegsnachrichten.

Auch die letzte Stellung der Buren auf freistaatlichem Gebiete am Rhenoster-Fluss ist von den Engländern genommen, denn der Baal-Fluss wird für die Vertheidigung wohl nicht mehr in Betracht kommen, da ein großer Theil des Nordufers jenes Flusses, sowie die Eisenbahnbrücke dortselbst bereits in Händen der Engländer sich befinden. Nur auf dem Kriegsschauplatz in Natal scheint die englische Offensive nicht so glatt zu gehen, denn bisher haben die dortigen Burenabtheilungen es immer noch nicht für nöthig gefunden, das feindliche Gebiet zu räumen, und die Engpässe der Drakensberge werden den englischen Kolonnen erst die Hauptschwierigkeiten bereiten.

Telegraphische Nachrichten.

(Reuters Telegraphen-Bureau.)

20. Mai. Reuter meldet aus Lourenco Marques vom 19. Mai, daß sich der Entsatz von Mafeking, welcher am 16. Mai erfolgt ist, bestätigt.

20. Mai. General Buller meldet aus Newcaste vom 19. Mai, daß General Clery nach Juggo, General Dundonald heute nach Laingsnek marschirt sei.

20. Mai. Einzelheiten über den Entsatz von Mafeking werden mit Spannung erwartet. Alles, was mit der Entsatztruppe Mafeking zusammenhängt, ist bisher streng geheim gehalten, sogar der Name des betreffenden Kommandeurs ist noch unbekannt. Vom englischen Kriegssant sind auch noch keine Nachrichten über den Entsatz laut geworden.

20. Mai. Lord Roberts meldet aus Kroonstadt vom 20. Mai, daß über den Entsatz von Mafeking er bis jetzt keine amtliche Nachrichten erhalten hätte, jedoch Reuter hat bestätigt, daß Mafeking entsetzt ist.

General Rundle berichtet, daß ein englisches Detachement Dreslerslat, Erwormel und Clocolan besetzt hätte, die Buren dortselbst zögen sich auf Snykhol und Siatsburg zurück.

21. Mai. Reuter meldet aus Kapstadt, daß die Buren der Eisenbahnlinie bei Laingsnek (Nordgrenze Natal) in die Luft gesprengt hätten.

Eine amtliche Nachricht aus Pretoria vom 19. Mai besagt, daß der Buren general de la Rey während des ganzen Mittwoch das britische Entsatzkorps für Mafeking glücklich bekämpft hätte, jedoch sei während der Nacht einer der Offiziere des Generals ohne Wissen des Letzteren zurückgegangen und hätte die Verbindung jener Straße, welche die Entsatzkolonne zum Marsch nach Mafeking benutzte, aufgegeben.

21. Mai. Die „Daily News“ meldet aus Lourenco Marques vom 20. Mai, daß die Engländer am 17. Mai die gesamte Belagerungsarmee der Buren um Mafeking einschließlich der Belagerungsgeschütze gefangen bzw. weggenommen hätten.

Die Engländer besetzten am 17. Mai ohne auf Widerstand zu stoßen Alexisdorp (Stadt 150 Km. südwestlich Johannesburg nördlich des Baal-Flusses, hat Bahnverbindung mit Johannesburg und Pretoria).

22. Mai. Milner hat an Chamberlain gedrahlet, daß eine Depesche von General Barton aus Laings gekommen wäre, Mafeking sei am 17. Mai entsetzt worden.

General Buller berichtet, daß sein Weitermarsch für einige Tage verzögert werden müßte.

Lord Roberts berichtet, daß General Hunter hauptsächlich danach trachte, auf der Eisenbahn neue Zufuhr für Mafeking verladen zu lassen.

Die Besatzung von Mafeking wird, da sie meist krank und verwundet ist, nach Kimberley geschickt werden.

Lord Methuen ist von Hoopstadt abmarschirt, um sich mit General Hunter zu vereinigen.

22. Mai. Die Königin von England hat die Obersten Baden-Powell und Baillon zu Generalmajors ernannt. Die Entsatztruppe von Mafeking war ein 2300 Mann starkes zusammengesetztes Detachement unter Oberst Mahon.

22. Mai. Der Buren-Deputation wurde durch Hay mitgeteilt, daß Präsident M...lich aus politischen Rücksichten der Neutralität zureiche.

22. Mai. General Methuen vereinigt sich mit der Armee von Lord Roberts, nicht mit der General Hunters.

Lord Roberts meldet aus Kroonstadt vom 21. Mai, daß Oberst Mahon berichtet hätte, seine Entsatzkolonne wäre am 18. Mai früh um 4 Uhr in Mafeking eingerückt, nachdem sie auf heftigen Widerstand von ca. 1500 Buren gestossen wäre.

9 Meilen von Mafeking sind die Buren nach einem 5stündigen Gefecht aus einer starken Stellung vertrieben worden.

23. Mai. Reuter meldet aus Kapstadt, daß die Engländer in Vereeniging (Transvaal'sche Zollstation an der Bahnlinie Bloemfontein-Johannesburg, nördlich des Baal-Flusses) angekommen seien. Die

große Brücke über den Baal-Fluss wäre nicht gesprengt. 27 Lokomotiven von Transvaal und vom Freistaat sind von den Engländern genommen worden.

23. Mai. General Buller meldet aus Newcastle vom 22. Mai, daß Bethuen berichtet hätte, eine Schwadron seiner berittenen Infanterie wäre gestern auf dem Marsch nach Newcastle von den Buren überfallen worden; nur Wenige davon seien entkommen, die Verluste an Todten auf englischer Seite betrügen ungefähr 66 Mann.

Bis hier in Daresfalam durch Extrablatt bereits veröffentlicht.

23. Mai. Der „Daily Telegraph“ meldet aus Kroonstadt vom 21. Mai, daß die englische Infanterie mit den Vorwärtswegungen begonnen hätte und die betreffenden Hauptquartiere morgen abbrechen würde. Die englischen Truppen befinden sich in sehr gutem Zustande. Die Bahnlinie ist wiederhergestellt worden.

Die Buren schanzen, wie berichtet wird, am Rhenoster-River. (Rhenoster-River schneidet die Bahnlinie Kroonstadt-Heilbromm).

24. Mai. Lord Roberts meldet vom Südufer des Rhenoster-Flusses, daß er am Morgen des 23. Mai dortselbst angekommen wäre, der Feind sei während der Nacht geslohen.

24. Mai. Reuter meldet aus Honingspruit, daß General French den Rhenoster-Fluss überschritten hätte.

24. Mai. Lord Roberts meldet aus Honingspruit, daß nach dem Entsatz von Mafeking die Truppen der Besatzung sowohl wie jene des Entsatzkorps die Belagerer angegriffen und geschlagen hätten. Die Buren seien geslohen.

Hamilton hat Heilbromm nach mehreren ersten Gefechten erreicht, die Buren unter Dewet ziehen sich zurück.

24. Mai. Reuter meldet aus Kimberley vom 22. Mai, daß 800 Rebellen die Stadt Bryburg eingeschlossen hätten.

25. Mai. Zu Durban ist die Pest ausgebrochen. Das erste Opfer derselben ist ein Indianer.

25. Mai. Depeschen aus Mafeking, welche Näheres über den Entsatz melden, beweisen, daß die Besatzung dortselbst sowie die Bevölkerung sich in jeder Beziehung wohl befindet trotz der beträchtlichen Entbehrungen, unter denen dieselbe zu leiden hatte. Zufuhr ist bereits angefangen. Der erste Eisenbahnzug vom Norden ist in Mafeking am 22. Mai angekommen.

26. Mai. Die Division General Hunters hat Bryburg besetzt, woselbst die Eisenbahn wieder in Betrieb gesetzt wird, um als Operationsbasis der westlichen Angliß-Kolonne der Engländer zu dienen.

Vom kaiserlichen Postamt wird uns amtlich mitgeteilt, daß mit der Herstellung der hiesigen Stadt-Fernsprech-Einrichtung begonnen worden ist. Das Reichspostamt hat die Gebühr für jeden Fernsprechanschluß auf 200 Mark jährlich festgesetzt, welche in vierteljährlichen Raten im Voraus, umgerechnet nach dem jeweiligen Monatskurs, zu entrichten ist. Die Apparate pp. der Fernsprechstellen bleiben Eigenthum der Telegraphenverwaltung. Jeder Theilnehmer haftet jedoch für die von ihm selbst oder von Anderen verschuldeten und für alle durch Feuer verursachten Beschädigungen des Fernsprechanschlusses und seines Zubehörs sowie für alle durch Diebstahl entstehenden Verluste innerhalb der Grenzen des angeschlossenen Gebäudes.

Etwaige Wünsche betreffs Anbringung der Apparate pp. wird der Baubeamte mündlich entgegennehmen.

Telegramm aus Tanga. Heute Morgen 6 $\frac{1}{2}$ Uhr entgleiste 2,2 Kilometer von Tanga der Zug. Grund: Unterspülung des Bahndammes infolge starken Regens. Tote keine.

Königin-Geburtstagsfeier in Zanzibar.

Wie unseren Lesern bereits mitgeteilt, hat Gouverneur von Liebert der Einladung des englischen Generalkonsuls in Zanzibar zur Feier des Geburtstages der Königin von England Folge gegeben und zwar hauptsächlich deshalb, weil Sir Arthur Hardinge zu der Feier des letzten Geburtstages unseres Kaisers in Daresfalam erschienen war. — Die Tage des Aufenthaltes unseres Gouverneurs in Zanzibar sind glänzend verlaufen, Empfang und Aufnahme waren großartig.

Am 22. Mai Nachmittags trafen der Gouverneur mit seiner Gattin und Oberleutnant v. Stüerner in Zanzibar ein, begrüßt von dem dortigen deutschen Konsul. Am 23. Mai wurden die offiziellen Besuche beim englischen General-

konfjul sowie den andern Spitzen erledigt. Vor dem Generalkonfjul war bei dieser Gelegenheit eine Ehrenkompagnie mit Musik für Gouverneur von Liebert aufgestellt, die bei der Ankunft des letzteren die deutsche Nationalhymne*) spielte. Am 23. Mittag gaben Hansing & Co. für den Gouverneur ein Frühstück, zu welchem die meisten Vertreter der deutschen Kolonie Zanzibars geladen waren. Nach dem Frühstück bei Hansing & Co. war der Gouverneur von den Indern der Choja-Gemeinde gebeten worden ihn in ihrem Club aufnehmen zu dürfen, welcher Bitte er am Nachmittage willfahrte. Der Empfang in dem Club, dem vom Aga Khan ins Leben gerufenen „Punjeibhai Club“, dessen Patrone Aga Khan selbst, sowie der englische Generalkonfjul und General Mathews sind, war hervorragend.

Die Räume in dem von Aga Khan den Indern überwiesenen Haus, dasselbe, welches sie ihm vor der Stadt während seiner Anwesenheit in Zanzibar als Landsitz hatten erbauen lassen und das jetzt mit großem Festsaal, Billard-Zimmer, Garten mit Lawn-Tennis und anderen Spielplätzen zu den nettesten Clublokalen gehören dürfte, waren festlich geschmückt, die Mitglieder — 800 an der Zahl — hatten sich fast vollständig eingefunden, der deutsche Konfjul Herr von Rechenberg, wie die Vertreter der deutschen Handelshäuser waren ebenfalls erschienen und man verlebte eine außerordentlich interessante Theestunde.

Am 23. Abends fand für Gouverneur von Liebert und seine Gattin ein Essen bei Sir Hardinge statt, wobei sowohl bei der Auffahrt wie Abfahrt eine Ehrenkompagnie zur Stelle war und die Musik wieder die deutsche Hymne spielte. Bei der Tafel brachte der englische Generalkonfjul einen Toast in englischer Sprache auf den deutschen Kaiser aus, welchen er mit den deutschen Worten schloß: „Es lebe Kaiser Wilhelm II.“, worauf Gouverneur von Liebert mit einem Hoch auf die Königin antwortete.

Am 24. Mai, dem Geburtstage der Königin, fand um 10 Vorm. ein Teedinn in der englischen Kathedrale für die Königin statt, zu welchem die weiße Bevölkerung Zanzibars fast vollständig zur Stelle war, auch die Besatzungen des im Hafen liegenden englischen und italienischen Kriegsschiffes waren anwesend. Mittags fand ein Frühstück beim deutschen Konfjul Frh. v. Rechenberg statt. In den Nachmittagsstunden erfolgte gemäß Verabredung der Gegenbesuch des englischen Generalkonfjuls beim Gouverneur und daran anschließend wurde zu der um 4 1/2 Uhr auf dem Exerzierplatze stattfindenden Parade gefahren, welche General Raikz kommandierte und Gouverneur v. Liebert abnahm. Nach einem zweimaligen Vorbeimarsch der Truppen schlossen sich noch Exerzieren der letzteren an, die damit endeten, daß die vier anwesenden Sultans-Kompagnien unter den Klängen der deutschen Hymne noch einmal präsentirten. Hierauf fand eine gemeinsame Spazierfahrt in die Insel hinein statt.

Abends um 8 Uhr war Herren-Festessen beim englischen Generalkonfjul, wozu von Deutschen nur Gouverneur v. Liebert mit seinem Adjutanten geladen waren. Daran schloß sich um 10 Uhr ein sogenanntes „at home“ wozu die Damen, fast die ganze deutsche Kolonie und auch Abordnungen der Indern, Parfen und Araber erschienen waren. Der Sultan von Zanzibar war hierbei ebenfalls anwesend. Das Fest dauerte bis spät in die Nacht hinein. Gouverneur v. Liebert verließ um 12 Uhr das Generalkonfjulat abermals unter dem Salut der Ehrenkompagnie, um dann an Bord des „Kaiser Wilhelm II.“ zurückzukehren. Am 25. Mai früh erfolgte die Rückkehr nach Daresalam.

*) In Zanzibar wird nach althergebrachter Sitte als deutsche Nationalhymne der Preußenmarsch gespielt zum Unterschied von dem dieselbe Melodie wie das „Heil Dir im Siegerkranz“ habenden „God save the Queen.“

— Am letzten Montag traf der englische Dampfer „Vanadis“ (Kapitän Miller) von Portsmouth kommend in Daresalam ein. Das Fahrzeug ist eine sogenannte „Pleasure Todd“ zum Segeln eingerichtet und hat 22 Mann Besatzung. Die Reise ist seitens der auf dem Schiff befindlichen Passagiere vergnügungshalber unternommen und geht jetzt zuerst nach Mozambique und später nach Chinde. Von Chinde aus denken die an Bord anwesenden Mr. und Lady

Eva Wemyß von Schloß Wemyß in Schottland einen Abstecher nach Centralafrika den Shire-Fluß aufwärts zu unternehmen, um dortselbst bei Somba (unweit Blantyre) zu jagen. Später, falls der Krieg in Süd-Afrika bis dahin schon beendet sein sollte, soll die Reise nach Lourenco Marques fortgesetzt werden.

Lokales.

— Gouverneur v. Liebert kehrte am 22. Mai Vorm. von der Vereifung der Südstationen unseres Schutzgebietes nach Daresalam zurück und fuhr nach einem mehrstündigen Aufenthalt hier selbst mit seiner Gattin nach Zanzibar weiter, um das Festessen bei Sir Arthur Hardinge mitzumachen. Die Rückkehr erfolgte gestern Mittag.

— Gestern am 25. d. Mts. sind an Grundstücken und Gebäuden von Daresalam in den Besitz des Kaiserlichen Gouvernements übergegangen: 1) die Villa Lipowski für den Preis von 18000 Rp.; 2) das Hotel „Fürst Bismarck“ für 43000 Rp.; 3) das Haus von Schlachter Müller für 40000 Rp.

In Betreff des Hotels „Deutscher Kaiser“ und der Simon'schen Villa ist mit den betreffenden Besitzern noch keine Einigung erzielt worden.

Die gekauften Gebäude sollen in der Hauptsache zu Beamten-Wohnungen verwandelt werden, jedoch läuft der Pachtvertrag mit dem Hotel „Fürst Bismarck“ vorläufig unter denselben Bedingungen wie bisher weiter.

— In einem von den hiesigen Goanesen viel gelesenen Bombay-Blatte finden wir einen Artikel, aus welchem wir ersehen haben, daß fast sämtliche Mitglieder unserer früheren Goanesen-Kapelle in Indien vor allem Bombay in Folge ihrer vorzüglichen in Daresalam erworbenen, ihnen durch einen deutschen Stabstrompeter beigebrachten musikalischen Kenntnisse sehr einträgliche Stellungen, vor allem solche als Kapellmeister erlangt und es deshalb vorgezogen haben ihrem Versprechen, im April wieder hierher zurückzukehren, nicht nachzukommen. Natürlich wird es deshalb schwer halten, eine neue Goanesen-Kapelle in Daresalam zu bilden, da die Leistungen der wenigen indischen Musiker, welche bisher hier angekommen sind, recht minderwerthige sein sollen. Wir können jedoch mit einer Eingeborenen- bzw. Sudanesen-Kapelle ganz zufrieden sein, und die Leistungen, welche bisher von jener Kapelle bereits laut geworden sind, genügen für uns nicht verwöhnte Daresalamer vorläufig, weshalb wir hoffen, daß möglichst bald mit den regelmäßigen Konzerten begonnen wird.

— Fahren, Reiten und selbst Gehen über die von Daresalam nach der Plantage Kurajini führende lange Holz-Brücke ist in Folge des zum Theil fehlenden Brückengeländers sowie der fehlenden oder meist morschen Belagbretter vor Allem bei Dunkelheit durchaus mit Lebensgefahr verbunden, und wir wundern uns, daß bisher noch nichts von einem Unglück dortselbst laut geworden ist. Wir hoffen, daß möglichst bald und bevor Jemand sich da das Genick oder die Beine gebrochen hat bzw. in das Wasser herabgestürzt ist, für die Reparatur der Brücke Sorge getragen werden wird.

Auf unserer Landungsbrücke, welche bei Dunkelheit leider immer noch nicht in der genügenden Weise beleuchtet ist, sowie an dem oberen Theil der nach dem Wasser herabführenden Treppe könnten wir auch sehr gut ein Geländer gebrauchen, denn für leicht schwindelige Leute oder schwankende Gestalten sind keinerlei Schutzvorrichtungen daselbst vorhanden.

— Der frühere Gouv-Dampfer „Max“, welcher seiner Zeit an den Indern Abdallah Mattensi auf Abbruch für 315 Rp. verkauft wurde, liegt nun schon seit vielen Monaten in dem südlichen Theil unseres Hafens und kann nicht gerade eine Zierde desselben genannt werden. Wie wir hören, soll jener Indern nun seitens der Hafenbehörde aufgefordert sein, den Dampfer abbrechen und verschwinden zu lassen, widrigenfalls dieses auf seine Kosten durch die Behörde erfolgen würde.

— **S a g d l i c k.** Am letzten Mittwoch, Nachts gegen 12 Uhr durchdrang der ängstliche Neger Ruf „simba simba“ die stillen Straßen von Daresalam. Just kam ein Europäer im ostafrikanischen Gesellschaftsanzuge, welcher gerade einen Lokalwechsel vornehmen wollte, des Weges daher — es war Herr Arndt von der Firma Hansing & Co. — eilte herbei und vernahm, daß in die neue

Ribeiro'sche Schamba jenseits des nahen Simbasi-Thals (etwa 1/4 Stunden entfernt) ein Löwe in eine der Mischenz-Hütten gedrungen wäre. Der Entschluß zur Vertilgung des Räubers war schnell gefaßt, die Büchsenflinte wurde hervorgeholt und der schlafende Schambenbesitzer geweckt — jedoch vergeblich, was unseren tapferen Löwen-Jäger veranlaßte, allein zu handeln, da Eile Noth that.

In richtiger Löwenjagd Stimmung trat Herr Arndt seinen Weg durch die stockfinstere Nacht an, von den Negern durch das überfluthete Simbasithal getragen, da die weißen Hosen und Schuhe sich vor dem Wasser scheuten. Gegen 1 Uhr Nachts war der Ort der That erreicht; entgegeneilende, bei der Unglücksstätte wohnende Neger begrüßten den Retter in der Noth mit Freudengeheul. Man hatte Feuer zum Schutze gegen den Löwen angezündet, der durch den offenen Eingang der aus hohen und dicken Meisern bestehenden Einfriedigung eingedrungen war und die darin befindliche Hütte betreten hatte. Einem Neger war es zusammen mit einem Kinde noch gelungen, nachdem dem Letzteren die Kopfhaut heruntergerissen und dem Mann der Rücken zerfleischt war, aus der Hütte herauszukommen, ein anderer Neger war jedoch von dem Löwen auf der Kitanda schlafend gefaßt worden. Mit der Verpeisung des Letzteren war das Raubthier beschäftigt, als Herr Arndt auf der Bildfläche erschien. Zunächst ließ derselbe große Feuer anzünden, um sich selbst Büchsenlicht zu schaffen und den Löwen von einem Ausbruch abzuschrecken. Unterdeffen war der Löwe durch das Geräusch und die vielen Feuer in der Nähe in seiner Ruhe aufgestört worden und wandelte nun, an der Einfriedigung rüttelnd und nach einem Ausweg ausschauend, zwischen Zaun und Hütte auf und ab. Nach einer kleinen Weile, als das Thier gerade wieder die Hütte betreten hatte und sich umwendend die ihm drohende Gefahr überschaute, trat Herr Arndt schnell an die Einfriedigung heran, steckte das Gewehr durch, und da er jetzt genug Büchsenlicht hatte, so vermochte er etwa auf 15 Schritt einen guten Kopfschuß dem Thiere beizubringen. Das Raubthier — es war eine starke Löwin — war glücklich erlegt, und ein Freudengeschrei der in gemessener Entfernung sich aufhaltenden Eingeborenen belohnte den glücklichen Schützen. Am Orte der That bot sich Herrn Arndt ein graufiger Anblick dar, dort lag die Leiche des unglücklichen Negers, dessen beide Schenkel von dem Löwen bereits abgefressen waren. —

Auf dem Rückwege durch das Simbasi-Thal traf Herr Arndt den Schambenbesitzer und noch 2 europäische Begleiter, die bis an die Zähne mit Degemesser, Revolver und Gewehren bewaffnet im echten Löwenjagdkostüm, beleuchtet von einer mächtigen Straßenlaterne, sich auf den gefährlichen Weg gemacht hatten. — Man sieht, man kann auch Löwen im Salonanzuge schießen. —

Verkehrsnachrichten.

— Frachtdampfer „Sirius“ ist am 17. Mai von Aden abgegangen und trifft laut Fahrplan am 8. Juni hier ein.

— Frachtdampfer „Neptun“ ist wahrscheinlich am 15. Mai von Hamburg abgegangen. Beide Schiffe bringen Fracht für Daresalam.

— Die Reichspostdampfer vom Süden und Europa treffen voraussichtlich fahrplanmäßig hier ein.

Personal-Nachrichten*.

Regierungs-Rath Dr. Stuhlmann ist zwecks Wiederherstellung seiner Gesundheit auf 2 Monate nach Mauritius beurlaubt worden.

Lehrer Schmitt ist behufs Uebernahme der Leitung der hiesigen Gouvernements-Schule in Daresalam eingetroffen.

*) Die Personalien der übrigen Beamten pp. des kaiserlichen Gouvernements befinden sich im „Amtl. Anzeiger“.

Rupie-Kurs

für den Monat Juni 1900.

1 Rupie	1,39375
Einzahlungskurs für Postanweisungen . . .	1,386
Auszahlungskurs „ „	1,399

E. Müller & Devers.

DARESSALAM und ZANZIBAR.

Telegr. Adresse: Devers.

A. B. C. Code.

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

Haus in Hamburg: **Frins & Stürken.**

IMPORT.

EXPORT.

Lieferanten der Kaiserlichen Marine.

Complete 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.

Compagnie des Messageries Maritimes.

Passagier-Dampfer fährt am 27. Mai über **Djibouti,**
Port Said nach **Marseille.**

Passagier-Dampfer fährt am 27. Mai 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.

Was das zwanzigste Jahrhundert zu erfinden hat.

Von Rudolf Curtius.

(Nachdruck verboten).

Auch wenn man ein Gegner jener Rechenkünstler ist, die schon für die letztvergangene Sylvesternacht das Ende des 19. Jahrhunderts heraufkalkuliert haben, empfindet man fast ein Gefühl der Dankbarkeit dafür, daß offiziell mit dem ablaufenden Jahrhundert Schluß gemacht worden ist; denn nun ist doch eine schwache Hoffnung vorhanden, daß die Hochfluth der Artikel und Bücher, groß und klein, vorüber ist, mit welchen die Menschheit sich selber beweihräuchern zu müssen glaubte, indem sie vor dem eigenen Erfindungsgeist und Schaffensdrange und dem, was dieser in dem ablaufenden Säkulum hervorgebracht, endlose Komplimente machte.

Ursache zum Stolz auf die modernen Errungenschaften auf allen Gebieten des menschlichen Wissens und Könnens haben wir gewiß, und es soll auch keinem die Freude daran genommen werden. Aber für den menschlichen Geist ist Stillstand gleichbedeutend mit Rückschritt, und es wäre im höchsten Grade beklagenswerth, wenn, was übrigens ja auch absolut unmöglich ist, der Eintritt in ein neues Jahrhundert einen Stillstand in der Entwicklung mit sich brächte. Für die Menschheit in ihrer heutigen Verfassung ist die Devise gleichlautend mit dem bekannten Kaiserwort „Voll dampf — Voraus“ und statt behaglich auf den Vorbeeren des 19. Jahrhunderts auszuruhen, heißt es weiterstreben, namentlich auf dem Gebiete der technischen Wissenschaften, welche in den letzten 100 Jahren das menschliche Leben viel gründlicher umgestaltet haben, als es in den 1000 Jahren von 800—1800 geschehen ist, die arm an Erfindungen, aber desto reicher sind an Kabinettskriegen, theologischen Streitigkeiten, Verfolgungen des freien Denkens, und an anderen unfruchtbaren Tüfteleien.

Auf welchen Wegen wird die Technik der nächsten 100 Jahre wandeln? Wird sie sich mehr mit dem Ausbau und der Verallgemeinerung der bisherigen Errungenschaften befassen, oder uns zu bisher ungeahnten, schwindelnden Höhen hinaufführen? Die Phantasie verleitet uns, letzteres zu hoffen, und Utopisten vom Schlage Jules Verne's und Bellamy's reden von Nachmittagsspazierfahrten zum Nordpol oder Erdmittelpunkte als dem billigsten, was wir vom kommenden Säkulum zu fordern haben. Gegenüber derartigen Extravaganzen, die immerhin mindestens ebensoviele Berechtigung als die Mondscheinschwärmereien mancher Lyriker, insofern sie die Poesie und den Idealismus der modernen Wissenschaft, in bewußten Gegensatz zum öden Wortpurzelbaum moderner Dichter à la Arno Holz bringen, verlohnt es sich, einmal ernsthaft zu betrachten, welche Erfindungen wir vom neuen Jahrhundert zu erwarten haben, d. h. welche von ihnen ein dringendes Bedürfnis erfüllen würden und sozusagen schon in der Luft liegen, insofern der Weg zu ihnen aus dem Dunkel der Zukunft schon in nebelhaften Umrißen hervorleuchtet.

In erster Linie wird wohl jeder hier an das Problem des lenkbaren Luftballons denken: aber gerade die Lösung dieser Aufgabe ist im höchsten Grade zweifelhaft. Wenn wir alte Schmöcker von vor 100 Jahren durchblättern, also aus einer Zeit, wo die Erfindung Charliers und Montgolfiers erst wenige Jahre alt war, so finden wir in ihnen den positiven Glauben der damaligen Menschheit, daß wenige Jahrzehnte genügen würden, das Luftschiff auch nach menschlichem Willen lenkbar zu machen. Vergleichen wir nun mit dem damaligen Zustande das bisher Erreichte. Bedeutende Summen sind verblichlich auf die Lösung des Problems verwendet worden; zahllose Erfinder haben bei ihren waghalsigen Versuchen das Leben eingebüßt, und auch die Zahl jener ist nicht gering, deren Geist bei fortgesetztem Grübeln in der Nacht des Wahnsinns endete. Das sogenannte lenkbare Luftschiff aber, wie es die französischen Hauptleute Krebs und Renard und nach ihnen manche andere konstruirt haben, ist eine schwerfällige Niesenwurft oder Giganten-Cigarre, die sich bei Windstille oder mäßig bewegter Atmosphäre

langsam in der von dem Steuernden gewünschten Richtung bewegt, bei stärkerem Winde aber gänzlich versagt. Denkbar ist nun das lenkbare Luftschiff nicht nur als länglicher Ballon von leichteren speziischem Gewicht, als die Luft, sondern auch als Flug-Apparat, der das Flattern und Gleiten des Vogels in der Luft nachahmt. Auf ersterem Wege ist aber eine Lösung des Problems nur dann zu erwarten, wenn es gelingt, Kraftmaschinen zu erfinden, welche bei geringem Eigengewicht eine außerordentliche hohe Leistung produzieren. Die Motorenindustrie hat die Wege hierzu immerhin ein wenig geebnet und wenn es erreicht wird, einen leichten Motor mit einer Kraftleistung von mehreren hundert Pferdekraften zu konstruiren, dann wird der Gasballon auch lenkbar sein und angemessen geschwind durch die Lüfte reisen. Viel weniger aussichtsvoll ist der zweite Weg, nämlich der der Nachahmung des Vogelfluges. Was das auf die verschiedensten Entfernungen sich blitzschnell akkommodirende Vogelauge, das übrige Nervensystem des Thierkörpers und der Gleichgewichtssystem leistet, der in den canaliculi semicirculares des Felsenbeins der höheren Thiere konzentriert ist, um momentanen Ueberraschungen beim Fluge gegenüber das Richtige instinktiv und Übungsgemäß zu treffen, kann keine noch so künstliche Maschine mit Aluminiumflügeln usw. ersetzen und so wird der unglückliche Lienthal mit seinem Segelflug voraussichtlich noch manchen Nachfolger haben, der mit ihm das Geschick des Ikarus theilt. Auch Graf Zeppelin dürfte mit seinem Luftschiff nur einen Achtungserfolg erringen.

Steigen wir nun aus dem Luftmeer der Atmosphäre in die Tiefe der See. Das Unterseeboot zur Bergung von Schätzen aus gesunkenen Schiffen ist bereits in einer Weise gebaut, daß es seinen Aufgaben völlig entspricht und daß es sich nur noch um Vervollkommnungen in Einzelheiten handeln kann. Untertauchen und Aufsteigen und langsame Bewegung in der Tiefe erfolgten auf das Grinste. Anders steht es mit dem unterseeischen Fahrzeug, wie es der Seefried zum Angriff und zur Verteidigung braucht. Hier ist eine gewisse Geschwindigkeit des Fahrzeuges notwendig und doch hat noch kein Unterwasserboot das Schnecken tempo von 5 Knoten bei völligem Untertauchen übertroffen, während 10—12 Knoten wohl als das Mindestmaß des Wünschenswerthen anzusehen sind. Aber auch dies wird nur erreichbar sein, wenn starke Motoren von geringem Gewicht und geringen Dimensionen gebaut werden.

Viel günstiger liegen die Aussichten für schnellere Beförderung von Ort zu Ort auf der Oberfläche der Erde. Der Ingenieur Zepernowski entwarf vor wenigen Jahren ein detaillirtes Projekt einer elektrischen Eisenbahn zwischen Wien und Budapest, in welcher er Wagen mit der Stundengeschwindigkeit von 300 Kilometer laufen lassen wollte. Für die Strecke Berlin — Frankfurt a. M. würde man also — Aufenthalte und An- und Abfahrten auf den Zwischenstationen abgerechnet — etwa 2 Stunden, für die Strecke Berlin — Emden 2 1/2 Stunden brauchen. Diese anscheinend rasende Geschwindigkeit ist keineswegs etwas Unmögliches. Moderne Schnellzuglokomotiven haben bei forcirter Fahrt, wo es sich um Versuche handelte, auf den heute bestehenden Bahnkörpern, schon wiederholt bis zu 150 Kilometer in der Stunde zurückgelegt, und wenn wir uns nun einen gemauerten Oberbau, eine größere Spurweite der Schienen und auf diesen elektrische Motorwagen mit ungleich höheren Radkränzen als die heute üblichen denken und uns vorstellen, daß die Wagen zur besseren Ueberwindung des Luftwiderstandes vorn zugespitzt sind und auf einer Strecke laufen, die möglichst gradlinig oder in flachen Kurven geführt ist, und wenn wir endlich vor diesen aus höchstens drei Wagen bestehenden Zug eine elektrische Lokomotive spannen, deren Räder den doppelten Durchmesser der heutigen Schnellzuglokomotiven haben, so liegt die Erzielung der doppelten und dreifachen Zuggeschwindigkeit, als sie heute üblich ist, durchaus nicht außerhalb des Bereiches des Möglichen.

Die Schiffsbau-technik dürfte, solange sie die Schraube als Fortbewegungsmittel verwendet, hinsichtlich der Geschwindigkeit der Seeschiffe bald an die Grenzen des Erreichbaren kommen.

Der Wunsch, den Ozean zwischen Europa und Amerika in noch bedeutend kürzerer Zeit, als es jetzt möglich ist, zu durchqueren, ist aber ein unablässiger Ansporn zu neuen Erfindungen. Vielleicht bringt die Beobachtung der Natur, wie es so oft schon der Fall gewesen, einen genialen Kopf auch hier auf ganz neue, bahnbrechende Ideen. Man beobachte einmal einen Wasserkäfer, wie er, mit seinem Körper die Oberfläche des Wassers kaum berührend, dank der Hebelkraft seiner langen Beine, welche er als Ruder benützt, pfeilschnell über das Wasser gleitet, und nun stelle man sich einmal einen langen und schmalen Schiffskörper vor, aus welchem auf beiden Längsseiten je 3 oder 4 stählerne Arme etwa 100 Meter weit ins Wasser hineinreichen, welche an ihren Enden breite Metallflächen tragen, um den nöthigen Widerstand im Wasser zu finden. Eine mächtige Maschine bewegt nun diese Hebelarme, deren Unterstützungspunkt in der Fläche der seitlichen Schiffswand zu denken ist, vor und rückwärts und zwar so, daß die breiten Stahlflächen einmal dem Wasser die ganze Fläche darbieten, während sie beim nächsten Tempo mit ihrer schmalen Kante das Wasser durchschneiden, ungefähr so, wie ein Schwimmer erst mit den breiten Handflächen das Wasser nach rückwärts drängt, um es dann mit der Handspitze wieder nach vorwärts zu zertheilen. Zweifels- ohne würde ein ähnlich konstruirtes Schiff, welches natürlich in seiner Kraftentfaltung den weiten Ozean braucht und nicht auf engen Flußläufen fahren kann, an Geschwindigkeit den besten modernen Schraubendampfer um ebenso viel übertreffen, wie dieser die Triremen des römischen Admirals Duilius in der Seeschlacht bei Mylae.

Die heutige Bewegungstechnik gewinnt die erforderlichen Kräfte fast durchweg, indem sie Kohle mit Luft zu Kohlendioxyd verbrennt, mit der so erzeugten Wärme Wasser in Dampf verwandelt und mit dem Expansionsbestreben des letzteren Maschinen treibt. Die dabei erfolgende Ausnutzung der effektiv in der Steinkohle aufgespeicherten chemischen Energie ist eine sehr geringe, und der Mensch von heute mühtet in den Kohlenschätzen der Erde in unverantwortlicher Weise. Ein kleiner Anfang zur Besserung ist nur die beginnende Ausnutzung der bisher nutzlos verrinnenden Wasserläufe zu elektrischen Betrieben und zur Kraftübertragung. Man muß es daher als ein Problem ersten Ranges bezeichnen, die latente Energie der Kohle, mit welcher wir ja in Deutschland immerhin noch für einige Tausend Jahre versorgt sind, in lebendige Kraft umzuwandeln. Es bricht sich nämlich immer mehr die Erkenntniß Bahn, daß Licht und Wärme von elektrischen Wellen nicht prinzipiell verschieden sind und damit feint die Hoffnung, aus Kohle ohne Vermittelung der jetzt üblichen, verlustbringenden Prozesse durch Oxydation direkt Elektrizität zu gewinnen. Seit der Erfindung Dampfmaschine würde keine andere Entdeckung in ihrer Bedeutung an die Großthat desjenigen heranreichen, dem es gelänge, aus Kohle durch Verbrennung direkt Elektrizität zu erzeugen. Wir bräuchten dann nur noch elektrische Akkumulatoren, welche nicht das schwere Bleigewicht der heute in Gebrauch stehenden besäßen und nicht so schnell zu Grunde gingen wie diese, und Licht-Akkumulatoren, welche uns die Helligkeitswellen ebenso aufspeicherten, wie die elektrischen, um uns, so lange die Temperaturverhältnisse der Erde animalisches Leben gestatten, im Besitze unererschöpflicher Kraftquellen zu wissen. Denn ungleich reichere Naturkräfte, als sie die schwarzen Diamanten repräsentiren, stehen uns, wie in einem zweiten Akt, gezeigt werden wird, in den sich täglich erneuernden Kräften der Sonnenwärme, der Fluth und Ebbe und des Windes zur Verfügung.

Der Humor auf der „safari“.

Als Herr Arndt und ich gelegentlich unseres Marsches nach Langenburg die Landschaft Ukinga passirten, erlebten wir folgende heitere Episode:

Sajt täglich mußten wir neue Träger anwerben, da Niemand weiter als bis zum nächsten Dorf gehen wollte. Nur einmal glückte es uns, 3 Tage lang dieselben Träger zu behalten. Wir waren mit den Leuten deshalb recht zufrieden und wollten ihnen unsere Anerkennung auf irgend eine Weise zu erkennen geben. Unser Vorrath an Salz und Seife war sehr reichlich und so beschloßen wir jedem der Träger außer dem ausbedingenen Lohn noch je ein Quantum Salz und Seife zu verabfolgen. Gesagt, gethan. Das Salz wurde, nachdem es gekostet und unter Grimassen wieder ausgespien war, von Allen zurückgebracht, jedoch behielt Jeder sein Stückchen Seife.

Plötzlich schallendes Gelächter unserer Boys, und was sahen wir? 2 oder 3 der Malinga-Leute hockten an der Erde und lauten — allerdings unter nicht zu beschreibender Grimasse — die Seife, daß ihnen buchstäblich der Schaum vor'm Munde stand.

Als nun auch wir in unbändiges Gelächter ausbrachen, spuckten alle die Seife beschämt wieder aus und jeder Einzelne brachte den Rest zurück, da sie geglaubt hätten, es wäre „mkate“ (Brod). Sehr bald wurde uns auch die Veranlassung zu diesem verzeihlichen Irrthum klar. Unsere Esel hatten uns eines Tages mehrere, zum Trocknen ausgelegte Stangen Seife radikal aufgefressen, wozu der scharfe Pottasche-Geschmack

derselben wohl die Thiere reizte. — Einige Tage später hatte ich einen Esel, der sich mir beim Ausgeben von Seife an die Boys recht aufdringlich näherte ein Stückchen ins Maul gesteckt, was wohl die Malinga-Träger beobachtet hatten. — Es war dies überdies bisher der einzige Fall, daß ich Eingeborene kennen lernte, die Salz nicht kannten, wenigstens nicht das weiße Tafelsalz, sogar der Geschmack mußte ihnen fremd sein! —

— K —

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

bester Qualität,

eleg. weissen Schuhen Daressalamer Fabrikat.

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

Saxon, Doppelschraube	Tons	Gascon, Doppelschraube	Tons	Mexican	Tons
(im Bau.)	10300	Galka, Doppelschraube	6288	Koor	4461
Briton, Doppelschraube	10218	Goorkha, Doppelschraube	6287	Sabine	3805
Scot, Doppelschraube	7815	Guekph, Doppelschraube	4916	Susquehanna	3712
Norman, Doppelschraube	7537	Greck, Doppelschraube	4747	Trojan	3652
German, Doppelschraube	6763	Saul, Doppelschraube	4744	Spartan	3487
Sandusky, Doppelschraube	6315	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.

Nach 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.

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 vertrauenswürdigster, bester und preiswertester Bezugsquellen.

Unsere reichhaltige Sammlung von Adressen ermöglicht jede gewünschte Auskunft.

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

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

Import. Export.

Cigarren-Versand-Haus.

H. Issberner,
Berlin W.,

Nollendorfsplatz 8.

empfiehlt Cigarren in allen Preislagen
Spezialität: **H. Hamburger und Bremer Handarbeiten.**

Spezialmarken:

Emperadore Sum. und Brasil mittelkräftig 100 St. 6 Mk.

Corona, Sumatr und Felix mittelkräftig 100 St. 7 Mk.

Bouquet, Vorsteul und Mexiko mittelkräftig 100 St. 8 Mk.

Allee, Mexiko und Hayanna mittelkräftig 100 St. 10 Mk.

Deutschlands Kolonie Neu Guinea Tab. 100 St. 10 Mk.

Grosses Lager in Importen und echten Cigaretten.

Der Versand geschieht unter Nachnahme.

Beilagen, Prospekte, Preis-Courante etc.

finden durch die

„**Deutsch-Ostafrikanische Zeitung**“

die weiteste und wirksamste Verbreitung. Anfragen etc. sind zu richten an

Filial-Kontor

R. Hagelmoser, Berlin,
Alte Jakobstraße 24.

Gesucht ein unmöblierte Wohnung mit

2 Zimmern, Küche, Baderraum pp.

Offerten an die Exped. d. Deutsch-Ostafrikanischen Zeitung.

Älteste 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 Casinos.

ED. STADELMANN,
Photographie. — Tanga.

Verlag und Verkauf von Photographien von

Tanga u. Umgegend.

Photographische Bedarfs-Artikel.

TICKETS

in Blocks à 100 Blatt.

Papierwaaren-Abtheilung der

Deutsch-Ostafrik. Zeitg.

GOTTHARD LATTE

Annoucen-Expedition.

Hamburg, Stadthausbrücke 3.

Vermittlung von Anzeigen aller Art zu den günstigsten Bedingungen.

ED. STADELMANN,
Tanga.

IMPORT. EXPORT.

Commission. Spedition.
Incasso. Vertretungen.



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-
joche und Geschirre.

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

102 Sprechstunden:
Sonntags 8—12 Vorm.
Wochentags 1/26—1/27 Nachm.



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

Conserven:

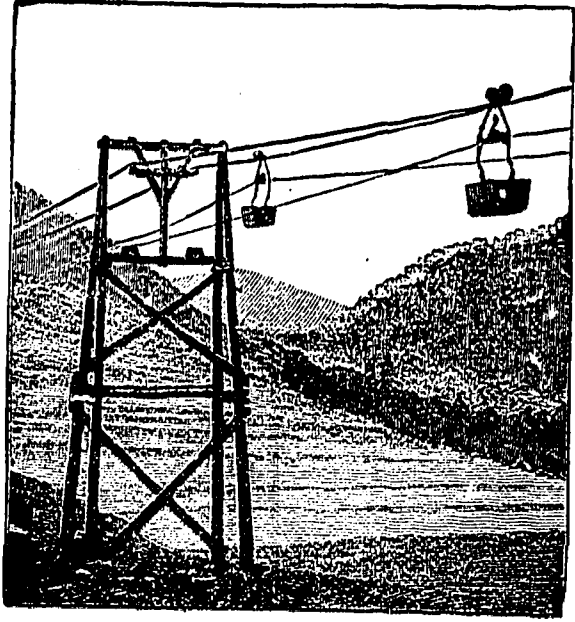
Dänische Butter (Marke: Alexandra), Anglo-Swiss gezuckerte Milch (Marke: Milchmädchen), ungezuckerte Milch (Ideal), Pumpernickel (Sökland), Limburger Käse (Rosenbaum), Schweizer Käse Gustav & H. Probst), Franz. Käse (Au roi des gourmets), Cervelatwurst (Victoria), Puddingpulver (Crème Eclair, Steeb,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

Getränken:

Biere: Hammonia (Lagerbier), Klosterbräu und Münchener (Unionsbräu) Rhein- und Moselweine, (Vereinigte Weinkellereien Bingen, Wilh. A. Clemens), Rothweine (Schauer, Lutzi & Co.), Kessler Cabinet Sect, Henry Goulet's Champagner, Burgunder (Pierre Bourcé) Portwein, Sherry und Madeira (Bodega-Gesellschaft) Frada (alkoholfreie Obst-weine) Wesche's Apfelwein Grauhof Harzer Sauerbrunnen, Cognac (Albert Buehler, Girard & Co., Trusart & Co.), Whisky (R. B. Reserve Blend; Ashe & Nephew, Liqueure (Bals, Stibbe, Fränkel, A. C. Albert Schulze, Iwan (Diener Marke), Kurfürstlich. Magenbitter (Der Lachs), Lola-Bitter, Magenheil, Rum (La Negrita), Gilka's Getreide kimmel, In Eier-Cognac und Boonekamp (Zoerner), Kravinkel's Magenbitter, Turiner Wermuth (Martinazzi), König's Steinhäger, Steinberger Korn (Peter), alter echter Nordhäuser (Leuckfeld) Schwarzwälder Kirschwasser (Behre), Schwedischer Punsch (Lindgren).

Ueberall in den deutschen Colonien zu haben.

Otto'sche Drahtseilbahnen.



Absolut zuverlässiges Transports mittel.

Geringer Verschleiss.

== Grosse Betriebssicherheit. ==

Unabhängig vom Terrain.

Stündl. Förderung bis 100 Tonnen

Spannweiten bis 850 m

ohne Unterstüzungen im Betrieb

Steigungen bis 1 : 1 ausführbar

Ueber 1000 Anlagen

ausgeführt, darunter Bahnen vor

10, 15, 20 und 30 km Länge.

**J. Pohlig, Atk.-Ges.
Köln.**

Brüssel Wien III. 4.

Einfachstes und Billigstes Transportmittel für Kohle, Erz, Holz u. s. w. Beste Referenzen sowie Zeichnungen und Prospekte stehen zu Diensten.

Bedeutendste Locomobilfabrik Deutschlands.

R. WOLF

Magdeburg-Buckau.

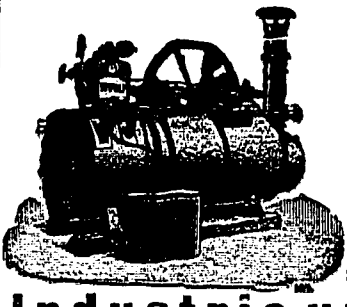
LOCOMOBILEN

— von 4—200 Pferdekraft —

sparsamste u. dauerhafteste Betriebsmaschinen für

Industrie und Landwirthschaft.

Export nach allen Welttheilen.



Feinster französischer Champagner

Charles Heidsieck, Reims

bestens empfohlen.

Vorrätig bei:

K. Bretschneider, Dar-es-Salâm.

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

empfiehlt 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!

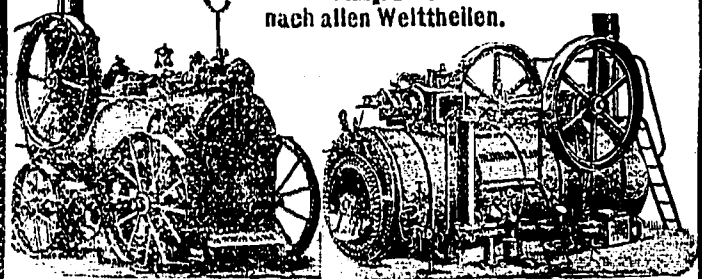
Die Maasse werden für Nachbestellungen aufbewahrt, und in letzterem Falle dem besonderen Geschmacke jedes einzelnen Kunden sorgfältig Rechnung getragen. — Bei Vorausbestellungen unter Angabe des Maasses sende Europakleidung den Herren nach Neapel, Port-Said oder Marseille transit entgegen. — Beste Referenzen.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

A. Meyhöfer.

Lokomobilen bis 200 HP

für Industrie und Gewerbe
beste und sparsamste Betriebskraft.

Export
nach allen Welttheilen.



Heinrich Lanz, Mannheim.

Grösste Locomobilfabrik Deutschlands.
Ueber 3500 Arbeiter

S. Michalaridis, Bagamoyo.

Handelsniederlassungen in Tabora und am Tanganika See

in **Ujiji** Kaufhaus zum **Deutschen Kaiser**

in **Usumbura** Kaufhaus zum **Fürsten Bismarck**

Reich assortirte Waarenlager in allen Tauschartikeln, Lebensmitteln und Getränken.

Ausrüstung von Expeditionen

und Ergänzung deren Bedürfnisse im Innern.

Stiefellager und Schneiderei auf den Niederlassungen.

2 Transport-Dhaus auf dem See zur Uebernahme von Lasten und Trägertransporten.

Nur beste, haltbare, Tropenartikel.

Angemessene, mässige Preise.

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, Siccatis, Pinsel
Blei- u. Eisenmennige
Theere, Carbolineum.

Werkzeuge u. Gerätschaften 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. * * * Sämtliche Getränke von Eis.
* * * Table d'hôte. 1

AUG. SCHIELE, Tanga.

Best assortiertes Lager von
sämtlichen Plantagen-Gerätschaften,
Expeditionsartikeln, Haus- und Küchen-Gerätschaften,
Eisenwaaren.

Lampen, Kochherde, Werkzeuge, Schreibmaterialien, Sättel,
Regenmäntel, Schuhwaaren in allen Qualitäten,
Wäsche, Hüte, Parfums, Seifen,
Kosminpräparate, sowie Luxus-Artikel etc.

Anfragen werden promptest beantwortet.