

# Deutsch-Ostafrikanische Zeitung.

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



Insertionsgebühren f. d. 4-gespaltene Petitzeile 50 Pf.  
 Wegen größerer oder mehrmaliger Insertionen  
 Näheres bei der Redaktion Darassalam.  
 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.

Darassalam, den 16. Juni 1900.

No. 23.

## Zur Ansiedelungs-Frage.

In Nr. 19 unserer Zeitung brachten wir einen Artikel betreffend die Ansiedelung in Deutsch-Ostafrika und haben unter Anderem darin auch die Bedingungen aufgeführt, unter welchen eine Ansiedelung in der Kolonie unseren deutschen Landwirthen geboten wird.

In letzter Zeit nun sind uns auf Grund jenes Artikels wiederholt Klagen darüber zu Ohren gekommen, daß die Anforderungen und Bedingungen, welche das Gouvernement in dieser Hinsicht stellt, zu große bzw. harte wären, ja allen tüchtigen und fleißigen, jedoch mittellosen Landwirthen in Folge der Bestimmung des Gouvernements, daß den Ansiedlern z. B. in Westusambara ein Mindestkapital von 9000 Mark zur Verfügung stehen muß, eine Ansiedlung unmöglich gemacht wird.

Wenngleich man die Gründe, welche die hiesigen Verwaltungsstellen unserer Regierung zur Festsetzung jener Bestimmung veranlaßt haben, und die sich in der Hauptsache darauf erstrecken, zu verhüten, daß die herauskommenden Landwirthe bei etwaigen landwirthschaftlichen Mißerfolgen oder bei Krankheit der Regierung zur Last fallen, nicht außer Acht lassen darf, so wäre es aber unseres Erachtens doch besser, auf jeden Fall und mit allen Mitteln anzustreben, deutschem Fleiß und landwirthschaftlicher Unternehmungslust einen möglichst weiten Spielraum zu schaffen und keinerlei Regel vorzuschieben.

Die großen Summen, welche die Anlage von Kultur- und oekonomischen Versuchstationen in der Kolonie sowie deren Erhaltung verschlingt, könnten besser und nutzbringender — wenigstens zum Theil — zur Unterstützung deutscher Ansiedler verwandt werden, denn wenn man auch, wie z. B. mit der Kulturstation Kwai, einen guten und schönen Zweck verfolgt, und dieselbe auch von nicht zu unterschätzendem Vortheil für die kulturelle Entwicklung des Schutzgebietes ist, so stehen aber die Kosten, welche dem Gouvernement durch den sachgemäßen Betrieb auf solchen Stationen erwachsen, in keinem Verhältnis zu dem realen Nutzen, den letztere zu bringen vermögen.

Unser Hauptbestreben müßte sein, deutsche Landwirthe in großer Zahl in die Kolonie zu ziehen, dieselben in ihrem Kampf mit der afrikanischen Scholle bis auf's Aeußerste zu unterstützen und sie demnächst die Früchte ihres Fleißes selbst genießen zu lassen; dann werden wir nach und nach ein größeres Kulturwerk sich vollziehen sehen, wie wir es mittels Anlage von Kultur- und Versuchstationen — und wenn dieselben sich auch als noch so segensreich erweisen sollten — nie erreichen würden. Nur dadurch würden wir auch erreichen, daß unser Ostafrika allmählig verdeutsch wird, denn jenen Ansiedlern würde der Boden, auf dem sie im Schweiße ihres Angesichts gearbeitet und bleibende Erfolge errungen haben, ein heimischer werden, sie würden im Lande

bleiben und an ihren Arbeitsstätten Familien gründen, aus denen dann das erste wirklich deutsche Afrikanerthum hervorgehen wird.

Augenblicklich representirt sich das Deutschthum Deutsch-Ostafrikas fast ausschließlich nur durch Beamte, die wie Schachfiguren den Platz einnehmen, wohin man sie setzt und denselben leer lassen, sobald das Spiel d. h. der zweijährige Dienstaufenthalt in den Tropen vorüber ist. Nie werden wir, wenn nicht ein Kern deutscher Bewohner ständig im Lande bleibt und Deutsch-Ostafrika als seine Heimath ansieht, einer schnellen Verdeutschung unserer Kolonie entgegensehen dürfen, nie werden wir ohne einen Stamm von Deutsch-Ostafrikanern in unserem Ostafrika ein Land erblicken können, welches sich mit Fug und Recht eine deutsche Kolonie nennen darf, also den Zweck einer solchen erfüllt.

## Vom Rufiji.

Es scheint sich allmählich immer mehr die Meinung durchzurufen, daß der den Rufiji befahrende Heckraddampfer „Ulanga“ nicht ganz seiner Bestimmung entsprechend gebaut ist. Seines Tiefgangs wegen kann er nur einen Theil des Jahres und dazu nicht ohne Schwierigkeit die von ihm zu durchlaufende Strecke Salale-Kungulio überwinden, während ihm bei regelmäßigen Fahrten stets volle Ladungen sicher wären. Wenn es vom technischen Standpunkte aus möglich zu machen ist, einen Dampfer mit nur 30 cm Tiefgang herzustellen, der selbst keine Frachten nimmt, dafür jedoch längszeit zwei Leichter führt, so dürfte nach Ansicht von Fachleuten ein bedeutender Schritt zur Lösung eines regelmäßigen Schiffsverkehrs auf dem Rufiji gethan sein, zumal man in Anbetracht der fruchtbaren an dem Rufiji dahinfließenden Länderstrecken einem regelmäßigen Dampferverkehr getrost die Wichtigkeit einer Eisenbahn beimeßen kann.

Als im vorigen Jahre eine hiesige Gesellschaft in Kooni und Kungulio Faktoreien errichtete, ermahnte sie und leitete die in den Flußniederungen wohnenden fleißigen, ackerbauliebenden Eingeborenen zur eifrigen Bearbeitung ihres Grund und Bodens an. Und es ist erstaunlich, wie schon nach einem Jahre eine äußerst günstige Folge dieser Belehrungen eingetreten ist. Ueberall sieht man am Rufiji entlang und insbesondere im Umkreis der Faktoreien weit ausgedehnte Reis-, Mais- und Mtamafelder, und erst in jüngster Zeit wurden größere Quantitäten Mais in den Handel gebracht. Sehr interessant ist der Umstand, daß, da eben die „Ulanga“ den Frachtenverkehr nicht zu bewältigen vermag, dort ein praktisches wenn auch primitiv eingerichtetes Beförderungsmittel eingerichtet worden ist, welches aus großen Einbäumen, wie sie die Eingeborenen benutzen, besteht; mit diesen gedenkt man die zu erwartenden Mtama-, Reis- und Maisernten zur Weiterbeförderung nach unseren Küstenstationen

zwecks Verwendung in unserer Kolonie herunterzuschaffen.

Schließlich soll der Fluß Ulanga nach neueren Angaben von Reisenden ein besseres Fahrwasser haben, als der Rufiji und von fruchtbaren Uferstreifen eingefast sein. Es wäre zu erwägen, ob der Dampfer „Ulanga“ nicht für ein geeigneteres Fahrwasser als das bisherige zu verwenden ist, und auf dem Rufiji sowie dem Ulanga nicht je ein kleinerer Dampfer in der vorher vorgeschlagenen Art den Verkehr aufnehmen sollte. Erst dann dürften die reichen Bodenschätze des Rufiji und Ulangagebietes nicht mehr garnicht oder nur unzureichend ausgenutzt daliegen und die Thatsache eines regelmäßigen Wasserverkehrs bis unweit Uhehe in greifbare Nähe gerückt sein.

— Nachstehend bringen wir die Regenbeobachtungen, welche seit Bestehen der Plantage Balangai in Westusambara auf dieser gemacht und uns liebenswürdiger Weise zur Verfügung gestellt worden sind. Wir hoffen durch die Veröffentlichung derselben auch den anderen Plantagen Deutsch-Ostafrikas eine Anregung zu geben, ihre Regenbeobachtungen der Öffentlichkeit nicht weiter vorzuenthalten und uns dieselben fortan in gewissen Zeiträumen monatlich oder vierteljährlich mitzutheilen, damit wir auf Grund derselben eine Zusammenstellung der Regenverhältnisse im ganzen Pflanzungsgebiet unseren Lesern zu bieten in der Lage sind.

Plantage Balangai, Westusambara  
 Höhenlage: 1260 Fuß.

Monat	Anzahl der Regentage	Regenfall in mm	Größter Regenfall in 24 Stunden
Oktober 1899	4	75 mm	51 mm
November	13	158 1/2 "	51 "
Dezember	19	161 1/2 "	36 "
Januar 1900	16	106 "	25 1/2 "
Februar	17	194 "	42 "
März	23	370 "	77 "
April	23	366 1/2 "	136 "
Bis 24. Mai	18	401 1/2 "	120 "

## Vom Burenkrieg.

Der eigentliche Guerillakrieg scheint jetzt begonnen zu haben. Burenabtheilungen treten an allen Orten des bereits von britischer Seite offiziell annektirten oder besetzten Landes auf, stören die rückwärtigen Verbindungen der Engländer, nehmen deren Nachschub an Proviant und Munition weg und widerstehen, wenn sie sich stark genug fühlen, auch in offenem Felde oder hinter Hügeln und Buschwerk versteckt jenen Detachements, welche das britische Oberkommando zur Säuberung des eroberten Gebietes von „sogenannten Rebellen“ fortwährend auszusenden sich gezwungen sieht. Unterdessen wartet Lord Roberts in Pretoria, der neuen Basis seiner Operationen, ab, bis er sich

genügend verproviantirt und den Rücken frei gemacht hat, während der Siegesdurst des englischen Volkes und der Wissensdrang eines Heeres von Berichterstattern durch solche Nachrichten seitens des englischen Kriegsamtts gesättigt werden muß, die nur bei einseitiger Auffassung und englischer Beleuchtung als Erfolge der britischen Waffen gelten können. Zweifellos steht der Leiter der englischen Angriffsbewegungen, Lord Roberts, jetzt vor der Lösung einer schwierigen Frage, denn die gewaltige Ausdehnung des Transvaalgebiets in nördlicher Richtung und jenes für englische Manöver so ungünstige Gebirgsgeleude bei und nördlich Bidsburg, der neuen Buren-Hauptstadt, wird eine Aenderung des bisherigen bzw. eine Neubearbeitung jenes Kriegsplans, der sich mit der Besitzergreifung der beiden Städte Johannesburg und Pretoria zu begnügen hoffte und damit wohl gar auch eine Beendigung des ganzen Feldzuges erstrebte, nothwendig machen. Wie wir aus dem Süden und zwar aus sicherer Quelle erfahren, haben die Buren sich für ihren letzten Kampf im Norden der Republik vorzüglich verproviantirt und mit Munition versehen, auch ist das vorläufig nöthige Baargeld, 600 000 Pfd. St. (12 Millionen Mark) in Gold, von ihnen mitgeführt worden.

Wir wollen abwarten, wie lange der Bur den Engländern noch zu widerstehen vermag und ob John Bull es gerathen findet, lange Zeit wichtigere Interessen auf den anderen Theilen des Erdballs in Stich zu lassen, um sich unter so viel Opfern lediglich der Unterdrückung des kleinen Burenvolkes zu widmen, welche unseres Erachtens erst recht in Frage steht, wenn England, von dem ungeheuren Verlust an Blut und Geld erschöpft, sich das Dazwischentreten anderer europäischer Mächte nothgedrungen gefallen lassen muß.

### Aus British-Ostafrika.

— In der letzten Nummer der „East Africa und Uganda Mail“ finden wir einen Brief abgedruckt, welchen der deutsche Vicekonsul in Mombasa auf Grund eines in jener Zeitung erschienenen Artikels über die dortigen Hafensverhältnisse, dem auch wir in unserer Zeitung Aufnahme gegönnt haben, an den Redakteur der „Uganda Mail“ gerichtet hat. Da wir aus jenem Briefe ersehen haben, daß der Inhalt des angezogenen Artikels in der „Uganda Mail“ nicht in Allem den Thatfachen zu entsprechen scheint, und der hiesige englische Vice-Konsul uns auch vor Kurzem darum gebeten hat von jenem Berichtigungs-Briefe Notiz zu nehmen, so lassen wir gerne den überfetzten Wortlaut des letzteren nachstehend folgen:

„Mein Herr! In einer der letzten Nummern Ihres Blattes schreiben Sie über den fatalen Unglücksfall, welcher dem deutschen Dampfer „Zanzibar“ zugefallen ist. Dieser Artikel, welcher eine hiesige deutsche Firma berührt, ist auch in der deutschen in Daresalam erscheinenden „Deutsch-Ostafrikanische Zeitung“ zum Abdruck gelangt. Ich sehe mich gezwungen Ihnen mitzutheilen, daß mehrere Stellen in jenem Artikel enthalten sind, welche nicht der Wirklichkeit entsprechen, vor allem folgende Zeilen: „Das zu zahlende Lootsengeuld sollte mehr den Verhältnissen entsprechend und besser geregelt werden. Die außerordentlich hohe Lootsengebühr von Rp. 100 ist für die Hineinführung der „Zanzibar“ in den Hafen von Mombasa gefordert worden. Daraufhin verzichtete die dortige Agentur der betreffenden Dampferlinie auf das Hineinlootfen der „Zanzibar“, weil sie merkte, daß man die Notlage, in welcher sich jenes Schiff befand, auszunutzen versuchte. Die Folge davon war, daß jenes schon gebaute Schiff auf ein Korallenriff lief und Tangenle verloren gegangen sind.“ Ich habe Ihnen nun darauf hin mitzutheilen, daß weder der Kapitän der „Zanzibar“ nach einem Lootfen signalisiert hat, noch daß eine Summe von 100 Rp. seitens des dortigen englischen Gouvernements gefordert worden ist (Siehe die Hafensordnung), außerdem ist auch seitens der hiesigen Agentur der D'wald-Linie nicht die Zahlung jener Summe verweigert worden. Ich erlaube Sie deshalb in der nächsten Nummer der „Uganda Mail“ jenen Artikel zu berichtigen und auch die „Deutsch-Ostafrikanische Zeitung“ in Daresalam zu verständigen, daß in dem betreffenden Artikel von Ihnen einige Fehler mit untergelaufen sind, und daß Sie dieselben in der nächsten Nummer berichtigen werden.“

Ich bin u. i. w.

Wir ersehen aus diesem Briefe, daß nur einige wenige Punkte des Inhalts des betreffenden Artikels als unrichtig bezeichnet worden sind, die Hauptfachen wie der Mangel an Hafenbeamten in Mombasa und die theuren Preis-Forderungen der englischen Schiffe für Abbringen der „Zanzibar“ vom Riff sind jedoch nicht widerlegt worden.

Zum Schluß wollen wir an dieser Stelle noch unserer Betwunderung darüber Ausdruck geben, daß der

deutsche Vicekonsul in Mombasa um die Berichtigung in der englischen Zeitung ersucht hat und nicht die dortige englische Behörde. Letztere hätte doch eigentlich eher dazu Veranlassung gehabt. Unser deutscher Handel an der ostafrikanischen Küste würde sich auch weiter entwickeln, wenn die Hafensverhältnisse in dem englischen Mombasa nicht gerade die günstigsten sein sollten.

Am 30. Mai ist der Konsul und Sub-Commissioner von Mombassa, Mr. Craufurd während seines Urlaubs in Schottland am Fieber verstorben. Die englische Kolonie verliert in ihm einen tüchtigen und allgemein beliebten Beamten.

Noch mehrere andere Todesfälle britischer Beamten im Monat Mai und Juni in unserem nördlichen Nachbarlande haben wir zu melden: Die Distrikt-Offiziere von Kismayu und Wasin, Mr. Weaver und Mr. Russell, sowie die Distrikt-Sekretäre Mr. Lloyd und Mr. Comin sind ebenfalls sämmtlich an Fieber verstorben.

Ueber das schreckliche Unglück, welchem der Superintendent der Eisenbahn-Polizei in British-Ostafrika, Mr. Nyall am 2. Juni auf der Machafos Road Station (Uganda-Bahn) zum Opfer gefallen ist, erfahren wir aus zuverlässigster Quelle Folgendes: Mr. Nyall und Herr Hübner (ein deutscher Kaufmann aus Nairobi) übernachteten am 2. Juni gemeinschaftlich auf der Station „Machafos Road“ in einem Bahn-Salonwagen für Offiziere, dessen Fenster auf der einen Seite unglücklicherweise während der Nacht geöffnet blieben. Während beide Herren schliefen, drang ein Löwe durch die geöffneten breiten Fenster in das Innere des Wagens, ergriff den schlafenden Mr. Nyall und entfernte sich auf demselben Wege mit seiner Beute. Herr Hübner, welcher in dem Augenblick erwachte, als der Löwe sich auf sein Opfer stürzte, leider jedoch keine Waffe zur Hand hatte, um die Rettung des Mr. Nyall zu versuchen, entkam durch das gegenüberliegende geschlossene Fenster, dessen zerpringende Scheiben ihn arg zuriichteten. Als die von dem Lärm erwachenden Bahnbeamten der Station zur Hilfe herbeieilten, hatte der Löwe bereits, ohne seine Beute im Stich gelassen zu haben, das Weiße gesucht. — Das Unglück, trotzdem es kaum glaublich erscheint, leider jedoch auf Wahrheit beruht, hat in der englischen Kolonie große Aufregung hervorgerufen und dürfte auch uns im Ostafrikanischen Nachbarlande zur Vorsicht mahnen.

— In den „Hamburger Neuesten Nachrichten“ vom 13. Mai sowie in dem „Hamburger Fremden-Blatt“ vom 12. Mai finden wir mehrere Urtheile des Seeamts zu Hamburg, welche dasselbe in letzter Zeit gefällt hat, darunter auch jenes Urtheil, welches in Betreff des seiner Zeit gemeldeten, in unserer Hafeneinfahrt erfolgten Zusammenstoßes zwischen den beiden Gouvernements-Dampfern „Kaiser Wilhelm II.“ und „Novuma“ abgegeben worden ist. Der Spruch des Seeamts lautet wie folgt:

„Der Zusammenstoß zwischen den Regierungsdampfern „Novuma“ und „Kaiser Wilhelm II.“ am 11. November 1899 in der Einfahrt von Daresalam ist dadurch vom Capt. Prüssing vom „Kaiser Wilhelm II.“ verursacht, daß dieser entgegen der Vorschrift des Art. 25 der kaiserlichen Verordnung mit seinem Schiffe die linke Seite des Fahrwassers hielt. Sollte unter den Capitänen der Regierungsdampfer in Daresalam, wie Capt. Prüssing behauptet, ein Gebrauch existiren, nach welchem stets kleine Schiffe den größeren auszuweichen haben, so würde ein solcher der kaiserl. Verordnung gegenüber nicht in Frage kommen können und sogar als der Sicherheit der Schifffahrt gefährlich bezeichnet werden müssen. Es wäre auch richtiger gewesen, wenn Capitän Prüssing sein Vorhaben, die linke Seite des Fahrwassers zu halten, durch ein Signal mit der Dampfpeife angedeutet hätte. Den Dampfer „Novuma“, Capt. Stampff, trifft an der Collision kein Verschulden.“

Seitens der Besatzung des Dampfers „Kaiser Wilhelm II.“ ist die Collision wie folgt dargestellt: Am 11. November hatte man die Daphne Riff Boje gewechselt und wollte um 8 Uhr in den Hafen zurückkehren, nachdem man vorher noch die Lage einiger anderer Bojen besichtigt hatte. Man steuerte dann, das Denkmal und die Baale in einer Linie haltend, dem Hafen zu, als man eben außerhalb der Boje A einen ausgehenden kleineren Dampfer

sichtete. Capt. Prüssing hielt sich überzeugt, daß dieser kleinere Dampfer dem größeren „Kaiser Wilhelm II.“ aus dem Wege gehen werde, um ihm das tiefere Fahrwasser einzuräumen. Der „Kaiser Wilhelm II.“ befand sich nahe der Boje I und hatte dieselbe in einem Abstände von 20 Meter an Backbord passiert. Nach der Ansicht des Capt. Prüssing mußte der ausgehende Dampfer „Novuma“ dicht bei der Boje B mit Hartbackbord drehen. Aus diesem Grunde hielt der „Kaiser Wilhelm II.“ sich dicht vom südlichen Riff und machte einen großen Bogen. Da aber die „Novuma“ nicht um die Boje B drehte, sondern vor dem Bug des „Kaiser Wilhelm II.“ vorüber zu steuern suchte, so wurde es Capitän Prüssing sofort klar, daß ein Zusammenstoß unvermeidlich geworden war, da die Fahrinne an jener Stelle nur ca. 180 m breit ist. Obgleich der „Kaiser Wilhelm II.“ Doppelschrauben hat, so wäre in dem kurzen Zeitraum bis zur Collision die Maschine kaum angesprungen, wenn man mit der Steuerbordschraube volle Kraft rückwärts gearbeitet hätte. Capitän Prüssing hat dem Führer der „Novuma“ noch zugewinkt, daß er nach der Boje B abhalten sollte, doch scheint dies nicht bemerkt worden zu sein. Capitän Prüssing ließ kurz vor der Collision beide Maschinen rückwärts arbeiten, um den unvermeidlich gewordenen Zusammenstoß abzuschwächen. Kaum war dieses Manöver ausgeführt, als die „Novuma“, die anscheinend volle Fahrt machte, in die Steuerbordseite zwischen dem Fockmast und dem Collisionsschott des „Kaiser Wilhelm II.“ hinein rante. Dieser wurde nicht unerheblich beschädigt; vom Deck wurden Theile fortgerissen, während außenbords etwa 2,25 m über Wasser eine Beule vorgefunden wurde und außerdem waren einige Rieten abgerissen.

Die Besatzung des „Novuma“ hat folgende Darstellung von der Collision gegeben: Am 11. November v. J. Morgens 8 Uhr verließ der Dampfer Daresalam, um seine Probefahrt zu machen. Das Schiff machte eine Fahrt von 4 Knoten. Bei der Spierentomie C sichtete man den „Kaiser Wilhelm II.“, Capt. Stampff, hielt sein Schiff an der rechten Seite des Fahrwassers und steuerte auf die Spitzboje I zu, dieselbe an Backbord haltend, um den Gegendampfer Raum zu geben. Als die Schiffe sich daran einander näherten, wurde vom „Kaiser Wilhelm II.“ kein Signal mit der Dampfpeife gegeben, daß er sein Ruder zum Ausweichen gelegt habe. Da dann eine Collision unvermeidlich geworden war, ließ Capt. Stampff sofort das Ruder Backbord legen und die Maschine mit voller Kraft rückwärts arbeiten. Da die „Novuma“ eine links drehende Schraube hat, so fiel dieselbe zwar sofort nach Backbord ab, traf aber dennoch den „Kaiser Wilhelm II.“ dicht hinter dem Steuerbordbug in einem Winkel von etwa drei Strich von vorne. Das Schiff wurde untersucht, und da es dicht geblieben, über Wasser aber stark beschädigt worden war, so dampfte man in den Hafen zurück. Nach der Ansicht des Kapitän Stampff trifft die Führung des „Kaiser Wilhelm II.“ dadurch die Schuld an der Collision, weil er nicht dem Befehle entsprechend manövriert hat.

Nach Schluß der Metenverlesung führte der Reichscommissar etwa Folgendes aus: Die Collision ist durch den Dampfer „Kaiser Wilhelm II.“ dadurch verursacht, daß er sich den Vorschriften der kaiserlichen Verordnung zuwider nicht an der rechten Seite des Fahrwassers hielt. Der „Kaiser Wilhelm II.“ war hierzu in dem engen Fahrwasser besonders verpflichtet. Wenn es in Daresalam Gebrauch sein sollte, daß die Dampfer den Vorschriften der kaiserl. Verordnung zuwider handeln, so erscheint es angebracht, daß dieser Gebrauch beseitigt wird.

Hierauf wurde seitens des Seeamts der vorstehend bereits wiedergegebene Spruch abgegeben.

### Aus unseren anderen Kolonien.

Nach in unserem „Deutsch-Südwestafrika“ hat man Sorgen. — Der „Windhoeker Anzeiger“ vom 25. April läßt seine Klagen laut werden betr. die Verschiffungen von Eisenbahnmaterialeien, welche zum Bahn-Bau in der dortigen Kolonie verwandt werden. Das Blatt schreibt:

„Der Dampfer „Gertrud Woermann“, der am 11. d. Mts. seine Landungsarbeiten in Swakopmund beendet und die Weiterreise nach Kapstadt angetreten hat, hatte diesmal wieder eine bedeutende Menge Eisenbahnmaterialeien an Bord. Für die nächsten Dampfer sind weitere große Verschiffungen von Eisenbahnmaterialeien angekündigt, jedoch diese Güter, deren Ladung besonders schwierig und gefährlich ist, wieder in der schlechtesten Jahreszeit in Swakopmund ein treffen werden, während die in den letzten günstigen Monaten angekommenen Dampfer durchweg nicht volle Ladung hatten. Es wäre dringend zu wünschen, daß man endlich in Deutschland sich entschloße, bei den Verschiffungen auf die hiesigen Verhältnisse etwas Rücksicht zu nehmen. Dazu ist nothwendig, daß schon jetzt die Vorbereitungen getroffen werden, um den nächstjährigen Bedarf an Eisenbahnmaterialeien noch im Oktober, November und Dezember dieses Jahres in Hamburg zur Verladung zu bringen. Es würde dies ebenso sehr im Interesse der Regierung wie in dem der Rhederei liegen, die gegenwärtig durch den langen Aufenthalt der Schiffe in Swakopmund oft beträchtliche Verluste erleidet.“

— Die „Deutsch-Asiatische Warte“ vom 29. April berichtet über solches Kaiserlich-Chinesische Edict, welches wahrscheinlich in

Erwartung der kommenden Unruhen und Kämpfe mit den Bogen, die unseren Lesern bereits durch die veröffentlichten Neuterdepeschen bekannt sind, erlassen ist:

„Ein kaiserliches Edikt vom 17. ds. fordert alle Landwehren und sonstigen einexerzirten Bürgerwehren auf, sich zum Schutze ihrer Habe im Falle unvorhergesehener Ereignisse vorzubereiten. Gleichzeitig werden alle Bizekönige, Gouverneure und sonstigen Verwaltungsbehörden des Reiches aufgefordert, die Leute dazu anzuhalten, sich sowohl zum Nutzen der Regierung weiter einzuezerzieren als auch mit den christlichen Eingeborenen Frieden zu halten.“

## Telegraphische Nachrichten.

(Reuters Telegraphen-Bureau.)

9. Juni. Der französische Konsul in Mongtze sowie der französische Agent in Yumenfu haben sich gezwungen gesehen ihre Posten zu verlassen, da der dortige chinesische Bizekönig ihnen mittheilte, daß er nicht im Stande sei für ihre Sicherheit zu garantieren. Die Bogen haben am 6. Juni die russische Kapelle in Jungtingon verbrannt.

9. Juni. Einer Depesche aus Washington zufolge haben die Vertreter der auswärtigen Mächte in Peking gemeinsam beschlossen von der Kaiserin von China zu fordern, daß die Bogen mit Hilfe des Eingreifens der anderen Mächte wiedergeworfen werden sollen.

6. Juni. General Kellykenny telegraphirt aus Bloemfontein, daß der Telegraph bei Moodsval nördlich Kroonstadt geschnitten sei und zwar durch Burenabteilungen in der wahrscheinlichsten Stärke von 2000 Mann mit 6 Feldgeschützen. Kellykenny sandte große Verstärkung nach Kroonstadt, aus Kapstadt kamen auch Verstärkungen an.

10. Juni. Die Buren haben den Vorschlag General Bullers sich ihm zu ergeben kurz abgelehnt. Buller telegraphirt, daß die Buren ihre sehr sorgsam vorbereiteten Stellungen verlassen und 26 engl. Meilen in nordwestlicher Richtung sich zurückgezogen hätten. Der Verlust auf englischer Seite betrage 2 Tödt und 14 Verwundete. General Hunter hat Ventersdorp besetzt und sich mit General Moton wieder vereinigt.

10. Juni. Ein neuer kaiserlich-chinesischer Erlaß verurtheilt den General Nieh, weil er Bogen, die gute chinesische Unterthanen seien, angegriffen und getödtet hat.

10. Juni. Reuter meldet aus Gansvlei vom 10. Juni, daß General Bullers Streitmacht in nördlicher Marschrichtung vorgegangen sei und unweit der Transvaal- und Freistaatgrenze bivakirt hätte. Nach einem Marsch von 8 engl. Meilen hätten die Buren sich den Engländern entgegengesetzt, wären jedoch zurückgeschlagen, sobald das schwere englische Geschütz in Thätigkeit trat. Die Buren bereiten jetzt eine neue Stellung bei der Brücke jenseits Gansvlei vor. (Gansvlei liegt dort, wo dicht an der Nordseite Natal Transvaal-Gebiet, Oranje-Freistaatgebiet sowie Natal zusammenstoßen).

10. Juni. Aus Kapstadt wird vom 10. Juni gemeldet daß Brichten von Eingeborenen zufolge 3 Burenkolonnen am 9. Juni Morgens in der Nähe von Honingspruit gesehen worden sind. Die Eisenbahn zwischen den Eisenbahnstation Amerika und Moodsval (liegen in der Nähe von Kroonstadt) sei fast vollkommen zerstört.

11. Juni. Schreiner und Salomon vertreten einen Gesandtschaftsbesuch, wonach versucht werden soll, eine Kommission zu bestimmen, welche die Rebellen in der Kolonie des Wahlrechts für verlustig erklären soll. Die übrigen Mitglieder des Kabinetts rath: widersprechen diesem Antrag auf das Festigste. **Die Auflösung des Kabinetts erscheint unvermeidlich (in Capstadt).**

12. Juni. Von Petersburg aus wird bestätigt, daß in Folge des Uebereinkommens der Mächte **6000 russische Truppen sich in Port-Arthur zum Vormarsch gegen Peking bereit halten sollen.** Das Ereignis bei Tientsin mache dieses notwendig.

12. Juni. Einer amtlichen Depesche zufolge sind in dem Gefecht bei Moodsval (in der Nähe von Kroonstadt) am 7. Juni auf englischer Seite **17 Mann gefallen und 78 Mann verwundet.** Ueber die Zahl der zurückgebliebenen Gefangenen herrschen Meinungsverschiedenheiten.

12. Juni. 1500 Buren haben sich bei Ficksburg dem General Brabant ergeben.

Die „Times“ meldet aus Peking, daß ein Wechsel in der Regierung dortselbst stattgefunden hätte. Tsungliyanen sowie vier Manchus von streng konservativer Gesinnung haben den Prinz Tuan als Gewaltthaber bestimmt. Ein Beschützer der Bogen wird sein Präsident.

12. Juni. **150 gefangene englische Offiziere sowie 3500 Mann sind in Pretoria befreit worden, die Buren haben nur 900 englische Gefangene mit sich geführt.**

General Buller telegraphirt am 11. Juni, daß die Buren in beträchtlicher Stärke und mit einigen Geschützen die Engländer bei ihrem Durchmarsch durch eines der letzten Engpässe vor den Niederungen in der Nähe von Charleston von einer festen Stellung aus angegriffen hätten. Man hofft, daß die englischen Verluste unter **100 Mann betragen.** Das 2. Dorset-Regiment nahm eine Stellung der Buren mit dem Bajonett.

13. Juni. General Kellykenny telegraphirte gestern Nachmittag, daß die englischen Truppen von Norden kommend Honingspruit erreicht haben, nachdem sie die Buren geschlagen hatten. Die englischen Truppen würden die Eisenbahnstation Amerika morgen früh erreichen.

13. Juni. Kellykenny meldet aus Bloemfontein vom 11. Juni, daß er seit dem 7. Juni **keine Verbindung mehr mit Lord Methuen habe;** Letzterer hätte noch am 6. Juni nördlich Bechtlop ein Gefecht gehabt.

13. Juni. **General Buller hat heute 4 Meilen nördlich Volksrust (Grenzstation auf der Transvaalseite) bivakirt.** Die Buren haben Laingsnek und Majuba gestern Abend vollständig geräumt.

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

13. Juni. Die „Times“ meldet aus Peking, daß Soldaten der kaiserlichen Leibwache die japanische Gesandtschaft in brutaler Weise ermordet hätten.

Reuter meldet aus Tientsin, daß während der Wiederherstellung der Bahnlinie dortselbst eine Patrouille von 16 englischen Marinesoldaten in der Nähe von Landfang mit 2000 Bogen ein Gefecht bestanden und 25 der Letzteren getödtet hätte. Nachdem die Patrouille Verstärkungen erhalten hatte, wurden die Bogen ernstlich bestraft, wobei auch Majungeschütze in Thätigkeit traten. Die Engländer hatten keine Verluste.

14. Juni. Lord Roberts meldet aus Pretoria vom 12. Juni, daß **General Methuen einen vollständigen Sieg über den Burenführer de Wet am Rhinoster-Fluß** (im Oranje-Freistaat nördl. Kroonstadt) am 11. Juni davongetragen und das Feldlager desselben nach Auseinanderjagung der Buren-Abteilungen genommen hätte.

14. Juni. **Schreiner hat abgedankt,** seine Ab dankung wurde angenommen.

**Die Verluste General Bullers am 10. und 11. Juni betragen 26 Tödt und 126 Verwundete.**

15. Juni. Die Bogen haben zwei Brücken zwischen Langjan und Tientsin zerstört und dadurch die Verkehrsstraße der Strafexpedition gesperrt.

— Der „Deutschen Zeitung“ zufolge sind am 1. Juni unter Anderem folgende Anträge seitens der einzelnen Abtheilungen der „Deutschen Kolonialgesellschaft“ bei der Hauptversammlung gestellt worden:

Antrag der Abtheilung Köln: Die Hauptversammlung wolle beschließen: Im Hinblick auf die aus politischen und wirtschaftlichen Gründen brennende Kabelafrage und die damit im engsten Zusammenhange stehende Guttaperchafrage ist die vom kolonial-wirtschaftlichen Komitee geplante Guttapercha- und Kautschuk-Expedition nach den Südfreikolonien zwecks Studium in Holländisch- und Britisch-Indien und Einführung der Guttapercha- und Kautschuk-Großkultur in deutschen Kolonien thatkräftig zu unterstützen.

Gegen die Zulassung fremden Kapitals zur Erschließung unserer Schutzgebiete richtet sich ein Antrag des Hauverbundes Sachsen-Anhalt: Die Hauptversammlung wolle beschließen: Der Vorstand möge seinen Einfluß bei der Reichsregierung dahin geltend machen suchen, daß fernerhin an ausländische Gesellschaften deutscher Kolonialbesitz in keiner Form überlassen werde.

— Auf Grund einer Verfügung des Kaiserl. Gouverneurs vom 12. Juni ist bis auf Weiteres Laden und Löschen der Güter für die Gouvernementsdampfer von nun ab wieder freigegeben. Die Agentur verbleibt wie bisher bei der Firma Steffens. Das Löschen muß spätestens zwei Stunden nach Ankunft des betreffenden Dampfers erfolgen.

## Lokales.

— Der Zuzug der europäischen Kämpfer nach Südafrika, um für Recht und Freiheit des Burenvolkes ihr Leben in die Schanze zu schlagen, hat seit den leztwöchentlichen Erfolgen der Engländer erheblich nachgelassen. Auf dem letzten nach dem Süden abgehenden Reichspostdampfer „General“ waren nur einige Wenige vertreten, welche noch Lust hierzu zeigten. Diese ließ jedoch sehr nach, als man hier Näheres über die lezten kriegerischen Ereignisse und vor Allen über den Fall von Johannesburg und Pretoria vernahm; deshalb haben es Einige vorgezogen in Daresalam zu bleiben und sich hier nach etwas friedlicherer Arbeit umzuschauen, die sie hoffentlich finden werden. Jedenfalls haben die Betreffenden das bessere Theil erwählt. —

— Auf dem vom Süden kommenden R. P. D. „Kanzler“ befanden sich wieder eine Menge Flüchtlinge aus Transvaal, darunter vor Allen viele holländische Familien aus Johannesburg und Pretoria.

— Einen überaus traurigen Anblick gewähren die meisten der an der Bugu-Straße s. Bt. durch die Kultur-Abtheilung angepflanzten Akazien. Es

geschieht nichts daran, sie werden nicht geschnitten, die eingegangenen Bäume nicht durch neue ersetzt, so daß sie ihren Zweck auf der sonnigen Straße Schatten zu spenden, sobald nicht erfüllen werden. Hier am Plage macht es wirklich Vergnügen, die wohlgepflegten Bäume anzusehen. Kann nicht draußen auch etwas geschehen? —

## Vermischtes.

Die Theater- und Konzert-Agentur von Franz König in Wien hat sich in einem Briefe vertrauensvoll mit folgendem Anerbieten an den Kommandeur der hiesigen Schutztruppe gewandt:

„Geehrter Herr Kommandant der Schutztruppen Daresalam Afrika.

Herr Schauspieler Urban, welcher soeben von dort hier eingetroffen ist, erzählt mir, daß Ihre Kapelle eine ganz ausgezeichnete sein soll, ich habe daher die Absicht mit Ihrer Kapelle nächstes Jahr eine Tournee durch ganz Deutschland und Oesterreich-Ungarn etc. etc. zu arrangieren, erbitte daher um Angabe der Stärke der Kapelle, genaueste Bedingungen, Zusendung von Bildern und Programme, werde dann das Nötige einleiten.

Hochachtend u. s. w.“

Die Idee ist großartig — man denke sich unsere braven Aseartrumpeter in Wien konzertieren, sicherlich gäb's ein volles Haus! — Was überhaupt so manchmal aus der Heimat für Fragen und Bitten hierher gelangen, ist gar lustig und originell. Ging da neulich eine Postkarte ein von Fräulein L. L., Wurfgeschäft Berlin P. Straße, folgenden Wortlauts: „Wollte sich höflichst bitten ob nicht mehrere Damen und Herrn nach Ostafrika zur Kolonie antreten könnten, wollten Sie die Güte haben und uns darüber nähere Auskunft geben, wir sind bereit gern zu arbeiten aber von Deutschland möchten wir gern fort, bitte um baldigen bescheid.“

Hochachtend L. L.“

Sa, ja — Fräulein L. L. soll nur „antreten“ auch noch andere Damen mitbringen, Herren sind weniger nöthig, die giebt's hier schon in stattlicher Anzahl.

## Verkehrsnachrichten.

— Reichspostdampfer „General“ traf am 13. ds. Mts. Mittags hier ein und dampfte am Nachmittag desselben Tages nach dem Süden weiter.

— Reichspostdampfer „Kanzler“ traf vom Süden kommend am 15. ds. Mts. Nachmittags hier ein und fuhr heute früh über Zanzibar nach Europa weiter.

— Gov.-Dampfer „Kaiser Wilhelm II.“ fährt morgen früh 4 Uhr nach Tanga und kehrt über Zanzibar zurück.

— Gov.-Dampfer „Wami“ fährt am 18. Juni Vorm. 6 Uhr nach Kilwa. Postschluß am 17. ds. Mts. Vorm. 10 $\frac{1}{2}$  Uhr, letzte Kastenleerung Nachm. 6 Uhr.

— Gov.-Dampfer „Kigani“ fährt am 18. Juni Vorm. 6 Uhr nach Tanga und kehrt direkt hierher zurück. Postschluß am 17. ds. Mts. Vorm. 10 $\frac{1}{2}$  Uhr.

## Rupie-Kurs

für den Monat Juni 1900.

1 Rupie . . . . .	1,39375
Einzahlungskurs für Postanweisungen . .	1,387
Auszahlungskurs „ „ . . . . .	1,40

## Berichte

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

Deutsch-Ostafrikanische Zeitung.

# 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.

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.**

## Compagnie des Messageries Maritimes.

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

Passagier-Dampfer . . . . . fährt am 27. Juni 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.**

## Frikundas Tekmidas.

Ich bin etwa 200 engl. Meilen hinter Poona in Indien geboren. Mein Vater war ein Zimmermann und ich wurde daher, wie es bei uns Baniannen alter ehrwürdiger Brauch ist, gleichfalls Zimmermann. Ich kann nicht sagen, daß ich gerade eine roßige Jugend verlebte. Wiederkehrende Hungersnöthe und Arbeitslosigkeiten raubten meinem Vater die Mittel, mich gut zu ernähren und so bin ich zwar hoch aufgeschossen, aber doch nicht kräftig, und die dünnen wadenlosen Beine haben sich unter der Last des Körpers verbogen. Wie arm wir waren, kann man daraus ersehen, daß wir außer einem kleinen Silberbesatz in der rechten Ohrmuschel, dem Stammeszeichen, nichts werthvolles besaßen, in unseren Truhen war eine trostlose Dede. Da hörte ich eines Tages von einem durchreisenden Barbier, daß im fernen Afrika, in Zanzibar und in Darressalam bei den Deutschen sehr gute Zeiten seien, und ein Zimmermann dort bis 5 Rupie den Tag verdienen könne, die Lebensmittel seien auch nicht viel theurer als hier und man könne in kurzer Zeit ein reicher Mann werden. Seitdem hieß es bei mir: Auf nach Afrika! Eines Morgens lange vor Tagesanbruch stand ich auf, band meine Paar Plünnen zusammen, schrieb meinen Angehörigen noch einige Abschiedsworte und begab mich auf den Weg nach Bombay. Es war eine elende Bettelreise, einige Male versuchte ich, mich in einen Eisenbahnwagen einzuschleichen, aber ich wurde stets entdeckt und erst nach Verabreichung einer ordentlichen Tracht Prügel ließ man mich weiterziehen. Kurz vor Bombay machte ich die Bekanntschaft eines Gauklers. Diesem erzählte ich von meinem Vorhaben. Er beschloß auf meine Erzählungen von dem Reichthum des Landes gleichfalls dorthin zu gehen und wir kamen überein, daß er mich in seinem großen Gauklerkorbe, in den oben auf einige Schlangen gelegt wurden, an Bord des Dampfers „S.“ bringen sollte und daß ich in dem Korbe blieb, bis die Fahrscheine abgenommen seien. Wie verabredet, so geschah es. Aber, o weh, drei Tage mußte ich warten, bis man sich entschloß, die Scheine abzunehmen. Als ich in der Nacht aus dem Korbe wollte, war ich so krumm, steif und schwach, daß ich nur mit Hilfe des Gauklers durch Umkippen des Korbes befreit wurde. Drei Tage hatte ich nur zwei Zwiebäcke genossen, kein Tropfen war über meine Lippen gekommen. Am nächsten Tage war starker Wellengang, ich stand an der Reeling und mir war so übel. Da sehe ich plötzlich den ersten Offizier des Schiffes vor mir. Grimmig herrschte er mich an. „Wo kommt der Kerl her, den habe ich ja noch gar nicht gesehen.“ Aber nachdem ich mich erschreckt zurückgezogen, ließ er von mir ab. Der Europäer findet den einzelnen unter uns eben so schwer heraus, wie wir einen Hammel in der Heerde.

Was ich später bestätigt fand, entdeckte ich schon jetzt, nämlich, daß alle Deutschen ganz furchtbar schnauzen können. Ich werde dabei jedesmal ganz starr, selbst wenn nicht gemeint bin. Durch den Schreck war ich jedoch auch von meiner Seerkrankheit geheilt. Das Schiff war sehr voll und wir lagen deshalb zur Nacht an Deck eng zusammen wie die Heringe. Zu meiner Rechten lag ein dicker Kaufmann, der sich fortwährend wälzte, zu meiner Linken ein junges Mädchen, das mir öfters mit ihren Haaren ins Gesicht kam und sehr nach Zwiebeln roch. Nach Mitternacht fing es an stark zu regnen, und alles suchte ein Unterkommen. Ich konnte keines mehr finden und wurde elend angefeuchtet. Wir waren gerade in der Regenzeit und wurden jeden Tag und jede Nacht zwei- oder dreimal naß. Die Männer liefen dann schnell an die geschützten Stellen und ließen die Frauen und Mädchen tüchtig abregnen. So verhält es sich wie die Europäer, die immer das Beste den Frauen lassen, sind wir gottlob noch nicht. Der Gaukler und einige andere mildthätige Leute gaben mir so viel zu essen, daß ich nicht Noth litt. Trotzdem war ich zufrieden, als die Reise sich ihrem Ende näherte, und nur eines quälte mich, der Gedanke, daß ich vor der Ankunft in Darressalam wieder in den Korb müßte, da vom Schiff ja doch kein Fahrchein für mich abgegeben werden konnte und ich dann eine Woche oder gar einen Monat im Zoll

stehen konnte, vielleicht sogar, bei der Durchsicht entdeckt, in einen finsternen Keller gesperrt, nichts als Schweinefleisch zu essen bekäme; während der Reise hatten wir uns genügsam darüber unterhalten, sodaß ich Bescheid wußte. Als wir uns Darressalam näherten, suchte ich den Gaukler; da hörte ich, derselbe sei bereits in Zanzibar an Land gegangen. Meine Verzweiflung war groß, was sollte ich nun thun. Als das Schiff im Hafen Anker geworfen hatte, beschloß ich endlich, als alles in die Boote stieg, um an Land zu fahren, gleichfalls mitzugehen, mag kommen was da wolle. Der lange Barbier Virji Nanji warnte mich noch und sagte, während alle herumstehenden lachten, ich sollte warten, bis es Nacht wäre und dann an Land schwimmen, obgleich er sehr gut wußte, daß ich nicht schwimmen konnte.

Wir kamen der Landungsstelle näher und mußten dann einzeln zur Zollabfertigung. Ich zitterte am ganzen Leibe. Als ich vor den Hauptzollamtsvorsteher kam, sah mich derselbe mit seinem durchdringenden Blicke an. „Kerl, was zitterst du so“, fuhr er mich an, mach mal Dein Gehumpe auf, Du siehst mir gerade so aus, wie einer der schmuggeln wollte.“ Diese Worte wurden mir später von einem indischen Zollbeamten übersetzt. Da ich jedoch nichts als schmutzige Wäsche hatte, konnte ich gehen, meine Sachen mußte ich aber dort lassen, dieselben wurden verbrannt, da die Einfuhr von Lumpen aus Indien wegen der Pestgefahr verboten war.

So war ich also frei, der finstere Keller und das Schweinefleisch waren mir erspart geblieben. Aber was sollte ich nun anfangen ohne Geld oder sonstige Habe in einem fremden Lande. Ich fragte einige Landsleute, ob in Darressalam wohl indische Zimmerleute wohnten. Sie wiesen mich in eine Erdwohnung unweit der Apotheke. Meine Kollegen nahmen mich freundlich auf, ich mußte bei ihnen wohnen, auch versprachen sie, sich für mich nach Arbeit umzusehen. Ich befand mich hier ganz unter Landsleuten; nebenan waren mehrere Läden von Wäschern eingenommen, gegenüber wohnten Barbier, Silber Schmiede und banianische Kaufleute. Am Abend wurde das Banjo geschlagen, gelacht und gesungen, aus langen Pfeifen geraucht, Kaffee, Sorbeth und auch andere Getränke geschlürft, von den hohen Löhnen und dem guten Verdienst gesprochen und mit einigen jungen Mädchen geschäkert. Als Neuankömmling wurde ich überall begrüßt und bewirthet, und die schöne Tochter des Wäschers Mulji Kimji warf mir einen Blick zu, der mich selig durchschauern ließ. Mit dem gehobenen Gefühl, die Verwirklichung meiner Hoffnungen in naher Zukunft vor mir zu sehen, schlief ich ein und träumte davon, wie ich der schönen Wäscherin einen Goldregen in den Schoß schüttete.

Am nächsten Morgen nach dem Frühstück machte ich einen Spaziergang durch die Stadt, wobei ich mich über die vielen Neubauten freute, da mußte ja Arbeit in Hülle und Fülle sein und sprach auf dem Rückwege bei dem Wäscher Mulji Kimji vor. Dort fand ich den Barbier Virji Nanji im eifrigen Gespräch mit seiner Tochter. Ah, da kommt er ja, lachte er auf, als er mich sah, und nun erzählte er den Wäschern in einer mich herabsetzenden und beleidigenden Weise die Geschichte von meiner Korbreise. Als er dann von meiner Furcht erzählte, in Darressalam noch einmal in den Korb zurückzulassen, kannte die Heiterkeit keine Grenzen und selbst die schöne Rea stimmte mit ein, sie bekam darüber den Schluckauf und der lange Virji klopfte ihr den Rücken, daß es aufhören sollte. Ich wußte in dieser peinlichen Lage nicht recht, was ich machen sollte und nachdem ich einige Bemerkungen über das Wetter hatte fallen lassen, entfernte ich mich, verfolgt von einigen höhnischen Bemerkungen des Barbiers. Ich faßte einen glühenden Haß gegen diesen Menschen, denn sein Beginnen lag klar, er wollte mir die schöne Rea abspenstig machen.

Am Mittag brachten meine Kollegen die erfreuliche Nachricht, daß ich am nächsten Tage bei einem Bauunternehmer der Stadt mit einem Tagelohn von vorläufig 2 1/2 Rupie anfangen könnte, und als mir am Abend die Wäscherstochter wieder freundlich zunickte, war vollends aller Zorn verflogen. Während der nun folgenden Tage saßen wir meist bis spät in die Nacht zusammen, es waren herrliche Abende. Der alte Mulji

Kimji schlug das Banjo und wir sangen abwechselnd Solo und im Chore. Daß mitunter einer der über uns wohnenden Deutschen herunterrief: das erbärmliche Gegeule solle nun endlich aufhören, konnte uns wenig kränken. Der alte Mulji erzählte uns unter anderem auch, ein Banianne, der die feinste englische Erziehung genossen, habe ihm in Bombay mitgetheilt, daß die Musik der Europäer stets in demselben Singang gehe, während wir 14 verschiedene Melodien hätten. Meine Arbeit bestand in dem Zurichten einiger Fenster. Während des Sägens und Hobelns mußte ich fortwährend an die schöne Rea denken, die mir neuerdings wieder wohl wollte, der lange Barbier war bei ihr in Ungnade gefallen, weil er sich seiner deutschen Kundschaft wegen Hosen ange-schafft hatte, ich kann ihr darin nur beipflichten, selbst unter uns Zimmerleuten befinden sich einige, die Hosen tragen, ich finde einen solchen Abfall vom Althergebrachten verabscheuungswürdig. Wenn europäische Damen vielleicht bei ihren Herren eine Art Beinbekleidung, wie wir sie tragen, indezent finden würden, unsere viel schöneren und liebenswürdigeren Frauen werden daran nie Anstoß nehmen.

Als der Zahltag kam und unsere Arbeiten geprüft wurden, behauptete mein Arbeitgeber, daß meine Fenster sämmtlich schief seien, er wurde ganz aufgereggt, rief den indischen Oberfundi, der mit einem mitleidigen Blick auf mich und Kopfschütteln seine Angaben bestätigte. Man kündigte mir und verweigerte mir jegliche Bezahlung; als ich daraufhin einige Einwendungen machte, ergriff man mich noch dazu beim Kanthaken und warf mich hinaus. Da stand ich nun, ärmer als je zuvor, was würde Rea sagen! Ich wagte in den nächsten beiden Tagen nicht, weder ihr noch irgend einem Bekannten vor die Augen zu treten, sondern brütete in einem dunklen Winkel unjers Zimmers still vor mich hin. Am dritten Tage faßte ich mir ein Herz und ging zu dem als rechtlich denkenden Mann bekannten Bauleiter K. Durch einen Landsmann ließ ich ihm mein Unglück darstellen. „Um“ jagte dieser und legte die Stirn in nachdenkliche Falten, „hm, ich habe bereits davon gehört, du scheinst ja ein Mordskerkel zu sein, ich will dir etwas sagen, ich will mal einen Versuch mit dir machen, aber mehr wie 1/4 Rupie kann ich dir nicht geben.“ Ich schlug erfreut ein, ich würde zu jedem Preise gearbeitet haben, bloß schon um zeigen zu können, daß ich doch etwas verstände. Als ich meiner Rea am Abend erzählte, daß ich von jetzt ab bei dem berühmten Bauleiter K. arbeiten würde, verschwieg ich ihr wohlweislich um welchen Preis: sie drückte mir warm die Hand, und auch die anderen ließen über mein früheres Mißgeschick kein Wort fallen.

Froh und guter Dinge verrichtete ich am nächsten Tage meine Arbeit zur vollsten Zufriedenheit meiner Vorgesetzten und schloß nach angestrengter Thätigkeit mit dem Bewußtsein ein, daß ich mich doch noch emporringen würde. Am nächsten Tage sollte der Dachstuhl eines Hauses gerichtet werden, und es wurden schwere Balken aufgezogen. Ich war ganz Feuer und Flamme. Da! „Kerl geh da weg,“ rief mir noch Herr K. zu, doch es war zu spät — das Strick war gerissen, der schwere Balken sauste herab und schlug mich tot. —

Nachdem mir meine Kollegen ein ziemlich ärmliches Begräbniß bereitet hatten, begab sich meine Seele auf die Wanderung. Zuerst fuhr ich in eine fette Sau des Schlächters N., die aber schon nach einer Woche zu Wurst verarbeitet wurde. Nach längerem Umherirren — es ist nicht so leicht ein nicht von Baniannen-seelen belegtes Thier in Darressalam zu finden — begab ich mich in die große indische Ziege des Schlossers K., die sich über das Gefläß eines rühdigen Mischenföthers so ärgerte, daß sie die Krämpfe bekam und verschied. Hierauf wäre ich aus Versehen beinahe in den großen Vierbottich des Herrn J. gefahren, freilich wäre meines Bleibens auch dort nicht lange gewesen, denn solch ein großer Topf ist in Darressalam schnell ausgetrunken. Zu meinem Leidwesen konnte ich ohne die Gefahr bei dem gerade eingetretenen kalten Regenwetter im Freien übernachten zu müssen, nicht lange suchen und huschte in den Papagei des Herrn P. Es ist ein noch junger Vogel und da diese Thiere sehr alt werden, so kann ich, falls nicht ein über sein Geschrei in

früher Morgenstunde erboter Nachbar ihm das Genick umdreht, leider noch recht lange warten, ehe mir das Nirwana blüht.

## Bekanntmachung.

Auf Antrag der Frau **Rektor Bräuer, Bertha geb. Mende** zu Breslau, Neudorfstraße 45 II. einzigen Erbin des am

11. Oktober v. Jz. zu Tanga in Deutsch-Ostafrika verstorbenen Ingenieurs **Wafa Mende**, werden die Nachlassgläubiger des Letzteren aufgefordert, spätestens im Aufgebotsstermin am **4. Oktober ds. Jz. vorm. 9 Uhr** ihre Ansprüche und Rechte gegen den Nachlass unter Angabe des Grundes mit Einreichung etwaiger urkundlicher Beweis-

stücke oder deren Abschrift anzumelden, widrigenfalls sie dieselben gegen die Erbin nur insoweit geltend machen können, als sich nach Befriedigung der nicht ausgeschlossenen Gläubiger noch ein Ueberschuss aus dem Nachlass ergibt.

Der Kaiserliche Bezirksrichter.

## Nachruf.

Am 13. Mai Morgens 5 1/2 Uhr verstarb hierselbst nach kurzem Krankenlager unser Angestellter, Herr

# August Heyl

im Alter von 22 Jahren.

Wir betrauern in dem Dahingegangenen einen liebenswürdigen und strebsamen jungen Mann, dessen Fähigkeiten zu grossen Hoffnungen für seine Zukunft berechtigten. Ueber sein Grab hinaus werden wir ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

**Karl Perrot & Co.**

Deutsche Lindi-Handels- und Plantagen-Gesellschaft.

Wiesbaden-Lindi, den 9. Juni 1900.

**CIGARREN** vorzüglichster Qualität bei äusserst billigen Preisen bezieht man am besten bei der Firma

## A. Schuck

Cigarrenhandlung en gros in Augsburg V.

Preislagen von Mk. 33 — bis Mk. 225 per Mille.

Ganz besonders empfehlenswerthe Sorten:

No. 13 „London Docks“, fein u. milde . . . . .	Mk. 52 per Mille.
No. 20 „Intimo“, feinsten Geschmack . . . . .	Mk. 80 per Mille.
No. 21 „Criolla“, mittelkräftig gross . . . . .	Mk. 95 per Mille.
No. 24 „Belleza“, hochfeines Aroma, gross . . . . .	Mk. 120 per Mille.
No. 28 „Electra“, äusserst milde, hochfeine Cigarre . . . . .	Mk. 175 per Mille.
No. 29 „Flor de Suarez“, befriedigt auch den allerverwöhntesten Raucher . . . . .	Mk. 225 per Mille.

Vorstehende Preise verstehen sich ab Augsburg.

Lieferungsbedingung: Voreinsendung des Betrags.

# CHRISTO G. LUCAS,

DARESSALAM.

Best assortiertes Lager

**tropischer Artikel.**  
**Colonialwarenhandlung**

En gros.

En détail.

Import aller Gattungen

**CONSERVEN**

aus Deutschland, Frankreich und England.

**Feinste Cognacs, Champagner u. Tischweine.**

Grosses Lager in

**eleg. weissen Schuhen** bester Qualität, Daressalamer Fabrikat.

**Gut Holz!**

**Gut Holz!**

Grosses allgemeines

# Preisregeln

im Deutschen Kaiser zu Daressalam.

Am Sonnabend Abend und Sonntag Nachmittag  
den 24. und 25. Juni 1900.

**Näheres durch Plakate.**

Brillante Beleuchtung der neurenovirten Bahn. Tadellose, gekühlte Getränke, gute kalte Küche.

**Alle Kegelfreunde ladet zu diesem Preisregeln höflichst ein**

**Hotel Deutscher Kaiser.**

## P. I. Burg, Bau-Schlosserei.

Daressalam.

### Anfertigung

von sämtlichen zum Baufach nötigen

### Schmiede- u. Schlosserarbeiten

wie schmiedeeiserne Gitter, Treppengeländer in einfacher und verzierter Ausführung, Einfriedigungen, Thür- und Fensteranker, Verankerungen und Verankerungen von T-Trägern.

Wasserleitungs-Anlagen, Aufstellung von Pumpen jeglicher Art.

### Gesucht!

Ein kleiner, zweiflügeliger solider

### Gesetzwagen nebst Geschirr

zu kaufen gesucht. Offerten nebst Preisangabe an die Exp. d. Ztg. zu richten.

### Import.

### Export.

Cigarren-Versand-Haus.

## H. Issberger, 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, Vorstentl. und Mexiko mittelkräftig . . . . . 100 St. 8 Mk.

Alice, Mexiko und Havanna 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 Nach-

nahme.

## GOTTHARD LATTE

### Annoncen-Expedition.

Hamburg, Stadthausbrücke 3.

Vermittlung von Anzeigen aller Art zu den günstigsten Bedingungen.

**Bilder** Kupferstiche, Aetzungen u. Gravuren.

in

modernsten Rahmungen.

„Deutsch-Ostafrik. Zeitung.“

Wir bitten die Werke (Lenbach, Mattschah, Wiemann 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.

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

Wagenfabrik mit Dampftrieb.  
Lastwagen und Wagenteile, Ochsenjochs und Geschirre.

## Buchhalter

wünscht Beschäftigung in freien Stunden. Korrespondenz in Deutsch, Französisch, Italienisch, Russisch und allen slavischen Sprachen. Zu erfragen in der Expedition der „D. O. A. Ztg.“

# Geschäfts-Couverts

1a. Qualität. — Beste Gummierung.

1000 Stück von 2 Rp. 8 Ps. ab.

„Deutsch-Ostafrikanische Zeitung“.

## Bekanntmachung.

Den Bewohnern unserer Kolonie insbesondere Daressalam theile ich hierdurch ergebenst mit, daß ich mich vom 1. Juli d. J. ab in Daressalam als **Sach-Anwalt für die Bevölkerung der deutschostafrik. Kolonie** niederlassen werde. Das

## Geschäfts-Büreau von S. DOMET

(gegenüber der Schihiri-Moschee gelegen) wird die

**Rechtsvertretung, Auskunftsertheilung, Vermittelung von Vereinbarungen u. Verträgen, Entgegennahme von Uebersetzungsarbeiten, Belehrung in Sprachen**

pp. übernehmen.

Indem ich die Unterstützung meines Unternehmens, im Besonderen durch die europäische Bevölkerung erbitte, spreche ich die Hoffnung aus, daß es mir auf Grund meiner Erfahrungen und Kenntnisse, welche ich im Laufe der Jahre in der Kolonie gesammelt habe, nicht schwer werden wird, das Vertrauen aller Kreise der hiesigen Bevölkerung zu erringen.

Hochachtungsvoll

**S. Domet.**

## Ohland & Co. PANGANI.

Import. Commission. Export.  
Spedition. Vertretungen.

### Rohprodukte, Häute u. Felle

werden zu jeder Zeit gegen Cassa von uns angekauft.

**ESBENSEN'S BUTTER**  
 REIN-NAHRHAFT.  
 IN DOSEN MIT PATENTVERSCHLUSS.  
**ESBENSEN'S REINE BUTTER**  
 FINDET DEN GRÖSSTEN ABSATZ IN AFRIKA.  
 UND IST IN ALLEN HANDLUNGEN ERHÄLTICH.  
 VON KEINER ANDERN ÜBERTROFFEN.

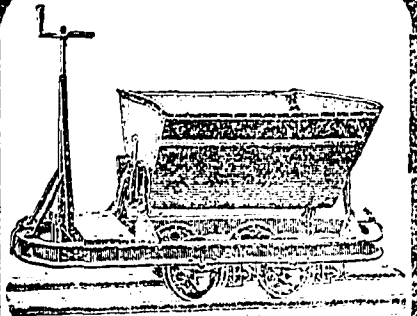
## Simon & Najjar

Schreinerwerkstätte.

Daressalam, Unter den Akazien.

Bereit alle Aufträge über **Schreibtische** und andere **Tische, Stühle, Schränke, Koffer, Kommoden, Regale, Stöcke etc.**

zu **mässigen** Preisen entgegenzunehmen.



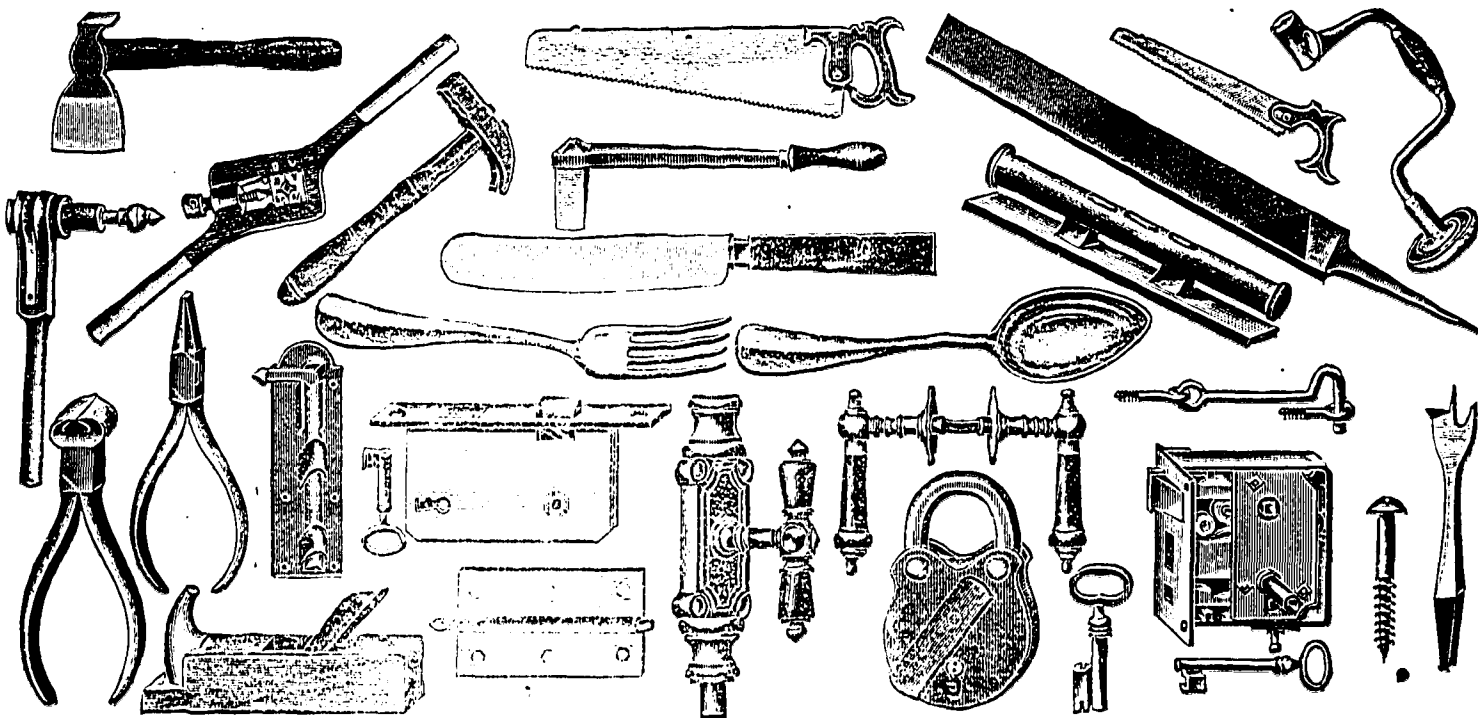
**Feldbahnen**  
für  
**koloniale Zwecke**

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

Telegramm-Adresse:  
„Koppelrail.“

# F. GÜNTER, Eisen-Stahlwaaren Daressalam

Farben, Oele etc.



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

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. \* \* \*

\* \* \* Sämtliche Getränke von Eis.

Table d'hôte.

**Reichsadler-**



**Apotheke.**

**DARESSALAM.**

**K. BRETSCHNEIDER.**

**Lager von Arzneimitteln jeder Art**

in den gebräuchlichsten und erwünschtesten Formen.

**Drogen, Chemikalien und Verbandstoffe.**

**Spezialitäten, medizinische u. Toilettenseifen, Kurbedürfnisse, Parfümerien etc.**  
in großer Auswahl.

Anfertigen von Taschen-, Expeditions-Apotheken laut bes. Wünschen.

Sachgemäßes Verpacken und Spedition von  
**Sammelungs-Gegenständen aller Art**  
auf Grund langjähriger Erfahrung.

Gleichzeitig empfehle ich, als Geschäftsführer des ehemaligen Geschäftes von **W. Richter & Co.**

ein sehr reichhaltiges Lager von

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

Ausrüstungen in das Innere werden sorgfältigst ausgeführt.

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

## **Deutsche Ost-Afrika-Linie.**

Gr. Reichenstr. 27

**HAMBURG.**

Telegr.-Adresse: Ostlinie Hamburg.

Regelmässige vierzehntägige Postdampfer-Verbindung zwischen

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

**Nächste Abfahrt nach Europa**

via **Zanzibar, Tanga, Mombasa, Aden, Port Said, Neapel, Marseille, Lissabon, Rotterdam** nach **HAMBURG.**

Ab Daressalam: R. P. D. „Kanzler“ Capt. West am 16. Juni

„Admiral“ Capt. Bohnsack am 29. Juni

**Nächste Abfahrt nach Südafrika**

via **Mozambique, Beira** nach **Delagoabay** resp. **Durban.**

Ab Daressalam: R. P. D. „General“† Capt. Zemlin am 12. Juni

„Kaiser“ Capt. Elson am 27. Juni

**Zweiglinie an der Deutschen Küste**

Nächste Abfahrt nach: **Kilwa, Lindi, Mikindani** und **Ibo**

per R. P. D. „Safari“ Capt. Ahrens am 28. Juni

**Nach BOMBAY über Bagamoyo und Zanzibar.**

Nächste Abfahrt per R. P. D. „Setos“ Capt. Karstens am 12. Juni

\*) R. P. D. „Kanzler“ berührt Mombasa und Marseille nicht.

†) R. P. D. „General“ berührt Durban nicht.

Nähere Auskunft erteilen die **Agenten in Daressalam**

**HANSING & Co.**