

# Deutsch- Ostafrikanische Zeitung.

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



Inspektionsgebühren f. d. 4-gespaltene Petitzeile 50 Pf.  
Abonnements nehmen sämtliche Postanstalten  
Deutschlands und Oesterreich-Ungarns zum Preise  
von 4 Mk. entgegen. — Postzeitungsliste 1776 a.  
Telegramm-Adresse: „Zeitung Daresalam“.

Jahrgang II.

Daresalam, den 15. Oktober 1900.

No. 40.

## Von der Ugandabahn.

Der mit ungewöhnlicher Schnelligkeit vorwärts schreitende Bau jener in der englischen Nachbarcolonie entstehenden Bahnlinie wird — wir können es ruhig eingestehen — jeden Freund Deutsch-Ostafrikas mit Neid und Mißvergnügen erfüllen. — Eine rastlose Thätigkeit herrscht auf der ganzen Strecke und vor allem an jenen Orten, welche als Ausgangs- bzw. Centralpunkte der Ugandabahn anzusehn sind.

Ueber den Betrieb auf den Hauptwerkstätten und die umfassenden organisatorischen Maßnahmen, welche seitens der englischen Bahnbau-Verwaltung zum Zwecke einer geregelten, unbehinderten Fortführung der Arbeiten getroffen wurden, haben wir vor Kurzem eingehendere Nachrichten erhalten, die im Hinblick auf den zu erwartenden Bau unserer Centralbahn von Interesse sind:

Unter der Leitung der Ersten Ingenieure Whitehouse, Rawson und Sweeney ist der Bau der Ugandabahn von Kilindini (Ort unweit Mombassa am nördlichen Arm der Mombassa-Bucht gelegen) ausgehend begonnen worden. Die genannten Ingenieure waren vorher längere Zeit in Indien an den dortigen Eisenbahnen beschäftigt gewesen und kannten somit zum Theil die Schwierigkeiten, welche ein solcher Bau mit sich bringt und auch die Mittel, mit denen jene zu überwinden sind.

Heute ist als Centralpunkt dieser Bahn Nairobi auserselien, welches etwa 300 Kilometer von Kilindini entfernt liegt. In ersterem Orte herrscht eine emsige Bauhätigkeit: Große Schuppen für Lokomotiven und Wagen werden errichtet und ein großer Theil der Wellblechhäuser Kilindinis ist dort abgebrochen, um in Nairobi neu erbaut und als Wohnhäuser für die beim Bahnbau thätigen Beamten hergerichtet zu werden. Von Nairobi aus werden dann später die Züge nach Kilindini bzw. Mombassa sowie nach der westlichen Endstation der Bahn abgelassen.

Das Geleise der Ugandabahn hat eine Spurweite von 1 Meter. Das rollende Material besteht aus 100 Lokomotiven und 500 Wagen. Sämtliches Eisenbahnmaterial nehmen vermittlems mehrerer Dampfträhne in erster Linie die Güterwagen auf, welche auf 3 Geleisen über eine große hölzerne Brücke führen. Von hier aus gelangt man zunächst in einen Schuppen, welcher zur Aufnahme einer Eismaschine und mehrerer Apparate zum Destilliren von Trinkwasser dient. Die Eismaschine liefert täglich 15 Tons Eis für die in Kilindini befindlichen Hospitäler, Klubs und Erfrischungsräume der Arbeiter. Die Destillirapparate, welche täglich 25 Tons Wasser zu liefern vermögen, sind nicht allein beschafft worden, um das nöthige Trinkwasser für die Arbeiter in Kilindini zu liefern, sondern sie dienen auch zur Hergabe des Speisewassers für die Kessel der Lokomotiven. Durch eine kleine Thür gelangt man nun in einen zweiten Schuppen, in welchem sich 6 kleine Apparate befinden, um Korn zu

mahlen. In einem angrenzenden luftigen Speicher sind 5000 Sack aus Indien importirten Weizens aufgestapelt, aus welchem man jenes Mehl gewinnt, das den Bahnarbeitern im Innern als ein Theil ihres Lohnes verabfolgt wird. Ferner bezieht ein indisches Regiment, die Uganda-Misles, welches an der Bahnstrecke für den Fall eines Aufstandes zur Hand ist, ebenfalls Mehl von Kilindini aus. Der Hauptzweck jedoch, welchen man mit der Bereithaltung jener Massen von Getreide allem Anscheine nach verfolgt, ist wohl der, eine fürsorgliche Maßnahme zu treffen, um im Falle einer eintretenden Hungernoth gesichert zu sein. Gleich hinter dem Speicher schließen sich die Kohlenlager an, welche ungefähr 2000 Tons fassen. Gegenüber auf der anderen Seite des Hafens befindet sich ebenfalls ein gleich großes Kohlenlager. Zwölf Kohlenprähme von ungefähr 100 Tons Kohlenfassungsvermögen dienen zum Löschen der ankommenden Materialien.

Die Eisenbahnwerkstätten umfassen einen ziemlich großen Complex. Außer den Räumen, in denen die Drehbänke stehen, sind fast alle Arbeitsräume für Schmiede, Kupferschmiede, Klempner und Formier offen, nur ein schützendes Dach aus Wellblech überdeckt dieselben. Die Zahl der Arbeiter, welche hier fast nur aus Indern bestehen, schwankt zwischen 50 und 70. In diesen Werkstätten können alle Reparaturen an den Lokomotiven und Eisenbahnwagen ausgeführt werden. Alle Drehbänke, Bohr- und Hobelmaschinen, Blechsheeren, Stanzwerke u. werden mit Dampf betrieben. Die besten Arbeiter werden später zu Lokomotivführern ausgebildet, und da die Indern im Allgemeinen keine berauschenden Getränke zu sich nehmen, erscheinen sie für diesen verantwortlichen Posten besonders geeignet.

Vor den technischen Büreaus befindet sich eine Dampfheizerpräge, an welche sich ungefähr 10 Standrohre anschließen, die mit Schläuchen versehen werden können. An jedem kleinen Holzhäuschen dagegen, namentlich den Wärterhäuschen, sieht man blaue Flaschen angebracht, welche bei eintretender Feuergefähr in das Feuer geworfen werden. Der Inhalt derselben dient zur Unterdrückung des Brandes. Eine große Menge an Material findet sich hier aufgestapelt: Sohle, gußeiserne Telegraphenstangen, welche aus 2 Hälften bestehen, deren oberer konischer Theil in den unteren cylindrischen hineinpast, einige Tausend Eisenbahnschienen von ungefähr 10 Meter Länge sowie gußeiserne Rohre, welche zusammengeschraubt werden und ungefähr einen Durchmesser von 130 cm haben. Diese letzteren werden unterhalb des Bahndammes an den tiefsten Stellen eingemauert und dienen zum Abfluß des Wassers bei der großen Regenzeit und zum festeren Halt des Bahndammes.

Das Arbeiter-Personal, 50 000 Köpfe stark, besteht fast nur aus Indern. Die Leute finden vollauf Beschäftigung und kennen ebenfalls den Bahnbau, da dieselben früher an den indischen Bahnen gearbeitet haben. Um das Einschleppen

von Krankheiten zu verhüten, wird das Zeug der Ankommenden in einen eiförmigen Kessel gebracht, der doppelte Wandungen besitzt. Zwischen diesen wird von einem daneben befindlichen Kessel Dampf hineingelassen, wodurch eine hohe Temperatur erzielt wird, welche die Krankheitsstoffe vernichten soll. Der Dampf wird dann wieder in die Feuerung des Kessels zurückgeleitet.

Die Indern sind in ungefähr 100 m langen und 20 m breiten Wellblechbaracken untergebracht, deren über 50 vorhanden sind.

Die Kosten der Eisenbahn erscheinen im ersten Augenblick sehr hoch. Wenn man aber annimmt, daß die Kosten der Lokomotive, Wagen, Telegraphen u. mit eingerechnet sind, so sind 70 000 Mark pro Kilometer nicht zu viel. Die Eisenbahnen in Rußland sind bedeutend theurer gebaut worden, z. B. die Hafenbahn nach dem Baikalsee Irkutsk kostet pro Kilometer 145 000 Mark, die Baikalingeisenbahn 174 000 Mk. und endlich die Zweigbahn nach der chinesischen Grenze 176 000 Mk. Wenn sich die Reparaturkosten und andere Ausgaben bei der Ugandabahn auch sehr hoch stellen, so würden jene Kosten, trotzdem in der Hauptsache nur eine strategische Bahn geschaffen werden sollte, durch den Verkehr gedeckt werden.

Das Klima in Kilindini ist sehr gesund. Da in der Umgegend keine Sümpfe vorhanden sind, tritt Fieber dort wenig auf. Geht ein Engländer nach Zanzibar und fragt man ihn „weshalb?“, so antwortet er: „ich will mir etwas Fieber holen“. Die internationalen Handelsbeziehungen mit Zanzibar, welche sich in der Hauptsache in englischen Händen befinden, sollen jetzt nach Mombassa gelenkt werden, und in einigen Jahren hofft man englischerseits hier den Centralpunkt und Haupt-handelsplatz Ostafrikas zu haben. In Mombassa spricht der Engländer von Zanzibar überhaupt nur noch: „Es war einmal.“

In dem nächsten Jahre beginnen die Arbeiten für die Hafenanlagen. Den englischen Kriegsschiffen wird hier außerdem ein Hauptstützpunkt in dem vorzüglich geeigneten Kriegshafen erstehn. Trockendocks sind in Aussicht genommen, Werkstätten vorhanden, und in nicht langer Zeit werden hier auch für die englische Marine Materialien-Depots geschaffen werden. Hat die Hafenarbeit dann ihr Ende erreicht, so ist auch mit Sicherheit anzunehmen, daß zwischen Mombassa, Aden und Bombay eine neue englische Dampferlinie ihre regelmäßigen Fahrten auf dieser Strecke beginnt.

— Der stellvertretende Gouverneur Major von Gtorff trifft voraussichtlich am Montag, den 15. d. Mts., von seiner Inspektionsreise nach den südlichen Häfen der Colonie und Ibo wieder in Daresalam ein.

— Bezirksamtman von Winterfeld und Assessor Spalding haben gestern Daresalam verlassen, um das Innere des Bezirks zu bereisen.

— Graf von Hardenberg ist zum Konful ernannt und mit der Verwaltung des Kaiserlich Deutschen Konsulats in Zanzibar betraut worden.

— Sicherem Vernehmen nach ist mit dem 10. Oktober d. J. das Berg-Gesetz für Deutsch-Ostafrika auch für das gesammte Gebiet der Deutsch-Ostafrikanischen Gesellschaft in Kraft getreten. Unter dem Gebiet der D.-O.-A. G. ist das Küstengebiet, die Insel Mafia sowie das Gebiet des Kaiserlichen Schutzbriefes, zu welchem letzterem auch der südliche Theil des Uluguragebirges gehört, zu verstehen. Nach § 8 der Berggesetzordnung hatte der Reichskanzler über den Zeitpunkt des Inkrafttretens jenes Gesetzes für die Gebiete der D.-O.-A. G. zu bestimmen. Dieses ist nun geschehen.

— Aus Bagamoyo erhalten wir folgende Nachricht: Am 28. v. Mts. traf hier eine große Karawane des Arabers Habib bin Selim ein, welche 120 Fragila Elfenbein im Werthe von 22 000 Rupie mit sich führte. Der genannte Araber hat sich 23 Jahre in Manjema aufgehalten und dort eine große Menge Elfenbein aufgestapelt, welche er nach und nach über Ujiji zur deutschen Küste zu bringen gedenkt. In Habib bin Selim scheint der Kolonie ein zweiter Stokes zu erstehen. — Das Elfenbein wurde durch den Sander Ali Bisram sofort nach Zanzibar ausgeführt.

## Weg- und Brückenbeschaffenheit auf der barra-barra nach Kilossa und Kiffakki.

Fortsetzung des Artikels in voriger Nummer.

Allerdings existiert etwa 50 m rechts seitwärts der Hauptstraße ein für einzelne Reithiere etwas geeigneterer Abstieg zum Flussbett, jedoch hält an jener Stelle die Fährde des dort in der Trockenzeit sehr niedrigen Wasserstandes wegen nur selten, so daß dieser etwas bequemere, wenn auch für Fuhrwerke immer noch ungeeignete Zugang zum Flußufer meist ein illusorischer ist. Das jenseitige also linke Ufer das Rubu bietet an der gewöhnlichen Ueberfahrtsstelle nicht die Terrainschwierigkeiten, wie das rechte, obgleich es immerhin als eine Leistung zu betrachten ist, wenn ein Gefährt diesen Uferand ohne menschliche Nachhilfe zu erklimmen vermag. Bei Kilometer 90 haben die dieselben bezeichneten Steine ihr Ende erreicht, allerdings weisen bis zu dem Dorfe Kigongo, Kilometer 97 (jetzt sogar bis Kilom. 110), kleine Holztafeln die betreffenden Kilometerzahlen auf. Bis kurz vor Kilometer 97 führt die Straße vom Rubu ab durch schilfbewachsenes Moorland, sie ist dort auch in der regenlosen Zeit für Reiter und Fuhrwerke in Folge ihrer holprigen und zerrissenen Beschaffenheit nur schwer zu passieren.

Etwas bei Kilom. 105, hinter dem Dorf Kigongo (Sumbe Kirundira), dem gewöhnlichen Mastplatz der den Rubu überschreitenden Karawanen, beginnt der Befehlsbereich der Station Kiffakki. Hier ist viel für die Reinigung und Instandhaltung der Straße geschehn, welche letztere bis Kibwendera am Ngerengere-Fluß (etwa Kilom. 123) durch lichten Steppenwald führt. Die Brücke, welche bei letztgenanntem Dorfe den Ngerengere überschreitet, befindet sich allerdings auch in einem recht traurigen Zustande, der es immerhin als ein großes Risiko erscheinen läßt, wenn man sich mit einem Reithier oder gar einem Gefährt darüber hinwegwagt.

Kurz hinter der Brücke zweigt sich von der Hauptkarawanenstraße nach Kilossa die Straße nach Kiffakki ab, welche letztere wir später verfolgen werden. Bei Sabiru (Kwambiru) etwa Kilom. 140 tritt die barra-barra nach Kilossa wiederum dicht an den Ngerengere-Fluß heran; das Wegeplanum ist auf dieser Strecke fast durchweg eben und von Gras und Buschwerk gründlich gesäubert. Bis Kifimani na Manchema (etwa Kil. 158) führt der Weg fortgesetzt durch dichtbestandenen Steppenwald. Die Straße ist hier häufig durch von selbst umgestürzte oder Menschenhand gefällte Baumstämme versperrt, auch sind an vielen Stellen mitten auf dem Wege stehende Bäume noch nicht entfernt, welche auf diese Weise die Straße verengen und somit die Fahrbarkeit derselben beeinträchtigen. Auch andere Hindernisse stellen sich jedem Reiter und Wagen auf der Strecke nach Kifimani entgegen: Es sind dieses sehr häufig vorkommende, schmale und tiefe quer

über die Straße führende Bodeneinschnitte, welche in der Regenzeit das Bett kleiner wasserführender Rinnsale vorstellen. Vor jedem dieser Einschnitte fast ist man genötigt von seinem Esel herunterzusteigen, während meistens einige Kuben Spatenstiche genügen würden, um durch Abgraben der Ränder jene Stellen selbst für Fuhrwerke passierbar zu machen.

Etwas 5 Kilom. hinter Kifimani tritt die Karawanenstraße in den Bezirk Kilossa. Von hier ab beginnt der Weg in bergiges, zum Theil tief zerklüftetes Gelände zu treten. Dem Straßenbau haben sich hier trotz der geschicktesten Ausnutzung der Bodenformationen ungeheure Schwierigkeiten in den Weg gestellt. Es ist thatächlich in diesem weit sich erstreckenden Bergland für die gute Beschaffenheit der barra-barra alles geschehn, was mit den hierfür zur Verfügung stehenden Kräften und Mitteln geschehn konnte. Die Wege sind durchweg von Steinen und Buschwerk gesäubert, haben Abflußgräben und führen meist auf gut in Stand gehaltenen Knüppeldämmen über die vorhandenen Bergbäche. Wenn auch die zeitweise Steilheit der Straße das Vorwärtskommen schwerer Lastfuhrwerke häufig unmöglich erscheinen läßt, so sind durch vorübergehendes Abladen der Lasten diese Schwierigkeiten immerhin ohne Mühe zu überwinden.

Einige Kilometer von Kifundi (etwa Kilom. 178) geht das waldbewachsene Bergland, durch welches die Straße führt, allmählig in hügeliges Weideland über, welches sich unterbrochen durch fruchtbare Thäler längs den östlichen Vorbergen des Uluguru-Gebirges dahinzieht. Nordöstlich von Kiroka (etwa Kilom. 185) tritt die barra-barra wieder in bergiges Gelände und strebt dann in gut fahrbaren und in Stand gehaltenen Zickzackwegen dem zwischen den Bondwa-Bergen und den nördlichen Ausläufern der Lutenge-Berggruppe liegenden Hochplateau entgegen.

Von dort geht es wieder bergab und am Nordrande des Uluguru-Gebirges entlang, welches letzteres sich an dieser Stelle unweit der Straße in steilen Hängen zu dieser hinabneigt. Die barra-barra, welche hier durch verhältnismäßig ebenes, mit dichtem Urbusch bewachsenes Gelände führt, ist auch hier im allgemeinen gut und fahrbar; einige den nahen Bergen entströmende Flüsschen sind durch gut erhaltene Knüppeldämme überbrückt.

Bei dem Dorfe Morogoro (Hauptling Kingo) führt die barra-barra durch vollkommen ebenes und freies Gelände. Der hier meist mit hartem rötlichem Schinboden bedeckte Weg wird durch die Unterthanen Kingos stets in peinlicher Ordnung gehalten.

Von Morogoro aus führt die Straße, nachdem sie sich durch die westlichen Vorberge des Ulugurugebirges hindurchgeschlängelt und auf gut passierbaren Furchen die kleinen Flußläufe überschritten hat, durch waldiges Steppenland und weite grasige Ebenen in genau östlicher Richtung nach dem Mkatka-Fluß, der auf einer Knüppelbrücke zu überschreiten ist. Bis Kilossa hin stellt auch von hier ab die Beschaffenheit der barra-barra dem Transportverkehr keine nennenswerthen Hindernisse entgegen.

Wenn wir von der Wegeabteilung bei Kibwendera am Ngerengere-Fluß aus die südwestlich abweichende Straße nach Kiffakki verfolgen, so führt der Weg fortan durch schwach bestandenen Steppenwald, der zeitweise von dichtem Unterholz vor allem Dornengebüsch untermischt ist. Für die Straße ist viel gethan, sie ist breit ausgehauen und eben und selbst für Radfahrer fahrbar. Auf der ganzen barra-barra über Mkulassi, Magogoni, Shamba Duthumi bis nach Kiffakki hin ist überhaupt an der Beschaffenheit der Straße an und für sich nichts auszusagen, sie erscheint wie gesagt selbst zum Radfahren wie geschaffen, dafür befinden sich aber die sämtlichen Brücken — und es sind deren leider recht viele —, welche über alle die kleinen, die barra-barra schneidenden Flußläufe führen, in einem gänzlich verwahrlosten, unbrauchbaren Zustande. Mit Fuhrwerk darüber hinwegzukommen ist in Folge der geringen Brückenbreiten und der schwachen Konstruktionen an und für sich ein Ding der Unmöglichkeit, und mit einzelnen Eseln pp. ist das Uebererschreiten derselben zum mindesten höchst gefährlich, da die Thiere fortwährend den unpraktischen Weise beim Brückenbau angewandten Erdbelag bezw. die morschen von weißen Ameisen zerfressenen umgeschälten Belagholzer der Brücke durchtreten, wodurch — wie es dem Schreiber dieser Zeilen selbst zugestossen — auch das Einstürzen der ganzen Brücke häufig

herbeigeführt wird. Wozu führen über alle jene kleinen, nur in der Hauptregenzeit Wasser führenden Flüsschen überhaupt Brücken!? Ein Abgraben der Uferländer und eine künstliche Verbreiterung des Flußbettes genügt meist vollkommen, um selbst in einer besonders regenreichen Zeit den Uebergang durch eine Furt zu einem angenehmeren und weniger riskanten zu machen. Jedenfalls aber sollten ohne Sachkenntnis gebaute und so schlecht in Stand gehaltene Brücken die Karawanen nicht zum Uebererschreiten derselben zwingen, denn letzteres ist hier meist der Fall, da rechts und links des Uebergangs die steilen Uferländer oder dichtes Gestrüpp ein Vermeiden der Brücke fast zur Unmöglichkeit machen.

Ueber längere sumpfige Strecken, wie sie einige Kilometer von Kiffakki ebenfalls die barra-barra schneiden, empfiehlt es sich immerhin eher noch einen Knüppeldamm zu bauen, als eine annähernd 150 m lange Brücke, an deren Enden mit Recht stehen könnte: „das Betreten der Brücke ist mit Lebensgefahr verbunden.“ Ohne praktische Kenntnisse, nur mit der Feldpionier-Vorschrift in der Hand lassen sich in der Wildnis Deutsch-Ostafrikas keine brauchbaren und dauerhaften Brücken bauen, hierzu gehören fachmännische Kräfte, deren wir genug vor Allem in Darressalam haben, welche in erster Linie das anzuwendende Bauholz kennen, und seine Behandlung verstehen, um einer frühzeitigen Zerstörung desselben durch Ungeziefer vorzubeugen.

Mit den Mitteln, welche im Allgemeinen den Bezirksämtern und Stationen für Straßen- und Brückenbau zur Verfügung stehen, läßt sich allerdings das Erwünschte nicht immer durchführen, denn hierzu wäre in erster Linie notwendig, daß ständig die Straßen des betreffenden Bezirks bereisende — sagen wir — Wegekommissare existieren, unter deren Anleitung eine gewisse Anzahl schwarzer Straßenaufseher unter Mitwirkung der anwohnenden eingeborenen Bevölkerung für die unausgesetzte Instandhaltung der Wege und Brücken Sorge zu tragen verpflichtet ist.

Wenn das Gouvernement es versteht in diesen Punkten schnell Wandel zu schaffen und die Bezirksämter unter Hinweis auf den hierbei einzuschlagenden Weg dazu veranlaßt noch mehr und mit aller Kraft an der Verbesserung der die Kolonie erschließenden Verkehrsstraßen zu arbeiten, dann werden auch bald der dem Reichthum Deutsch-Ostafrikas garnicht entsprechende Schneckenang der bisherigen Verkehrs-entwicklung nach dem Innern unserer Kolonie und das sogenannte „Trägerunwesen“ ihr Ende erreicht haben.

## Aus unseren anderen Kolonien.

Auch in Deutsch-Südwestafrika erstrebt man in den Städten Reformen der Polizei-Verwaltung: Der „Windhoeker Anzeiger“ schreibt in seiner Nummer vom 16. August:

„Vor vierzehn Tagen wurde der hier erkennbar gewordenen allgemeinen Meinung über wünschenswerthe Reformen auf dem Gebiete der Polizeiverwaltung Ausdruck gegeben. Wie man erzählt, sind bereits durch den in Berlin befindlichen Staatsvoranschlag für 1901 Schritte nach derselben Richtung durch die Landesverwaltung eingeleitet, insofern dort für Windhoek und Swakopmund je ein Berufs-Polizeibeamter (Polizeiwachmeister) eingestellt ist. Es erhellt daraus, daß die Landesverwaltung zu der Frage den gleichen Standpunkt einnimmt, wie das Publikum und es wäre zu wünschen, daß dieser Standpunkt auch in Berlin gewürdigt würde.“

## Telegraphische Nachrichten.

(Reuters Telegraphen-Bureau.)

7. Okt. Die Russen haben den Kaiserlichen Sommerpalast in Peking geräumt.

Lord Roberts meldet aus Pretoria, daß wieder englische Gefangene befreit worden seien. Die täglichen Uebergaben der Buren mehrten sich, bis jetzt sind es nahe an 16000 Mann.

8. Okt. Lihungghang hat am Sonnabend Tientjin auf dem Wege nach Peking verlassen.

Eine Anzahl außerhalb Johannesburgs wohnender Farmer, welche sich in Johannesburgs Lebensmittel besorgten, sind dortselbst verhaftet worden, weil sie die englischen Proviant-Ergänzungskommandos angefallen haben.

Die englische Garde ist in Kapstadt angekommen. Entusiastische Kundgebungen fanden bei der Einschiffung statt. Die Volksmengen haben stundenlang im strömenden Regen ausgehalten.

Ähnlich wird bestätigt, daß die Russen 144 Geschütze von den Chinesen erbeutet haben.

8. Okt. In den Unterhandlungen mit China scheint man nicht vorwärts zu kommen. Die Häupter der Borer-Bewegung zeigen keine Bereitwilligkeit, nach Peking zurückzukehren, obgleich

die deutsche Note von der Annahme ausging, daß der Kaiserlich chinesische Erlaß die Bestrafung von Prinz Tuan und Anderer fest verspricht. Die Europäer in China zweifeln an der Richtigkeit aber zum mindesten an der Aufrichtigkeit jenes Erlasses.

8. Okt. In einer Versammlung sprach Gladstone die Erwartung aus, daß Salisbury noch vor Ende nächsten Jahres abtreten werde, alsdann würde Chamberlain das Heft in Händen haben.

9. Okt. General Buller hat Pilgrimsrest und Krügerspost (Städte nordöstlich Lydenburg) besetzt und marschiert nordwärts.

Ein Seemann aus Argentinien starb in Landaff (Stadt am Bristolkanal—England) an der Pest.

Die „Daily News“ hat aus London ein Privattelegramm erhalten, wonach die Abreise von Lord Roberts aus Südafrika zwischen dem 21. und 28. Oktober erfolgen wird.

Gaselee meldet aus Peking, daß die britischen Truppen in China sich für den Winter dortselbst einrichten müssen mit Ausnahme des Regiments in Waihaiwai.

9. Okt. Eine amtliche russische Depesche beweist, daß alle Mächte laut vorheriger Abmachung an der Besetzung von Shanhaiwan theilgenommen haben, jedoch halten die russischen Truppen die ganze Bahnlinie zwischen Shanhaiwan und Tientsin.

Roberts berichtet, daß eine englische Patrouille zwölf Büren in der Nähe von Frankfurt überrascht und gefangen genommen hat. Die Büren-Vorposten, welche zuletzt sehr rührig waren, haben sich gestern in Krügersdorp übergeben.

9. Okt. Russische Truppen aus Port-Arthur haben nach Vernichtung der dortigen chinesischen Streitkräfte Mukden (Chinesenstadt etwa 300 km nördlich Port-Arthur) eingenommen und dort eine Anzahl moderner Geschütze erbeutet.

Burenabtheilungen rückten in Ficksburg, Wepener und Rouville (Städte im Orange-Freistaat) ein. Starke englische Kräfte sind bemüht, die Büren einzuschließen.

Es steht fest, daß die Königin die Vertreter der englischen Kolonien Ende November, wenn Lord Roberts aus Süd-Afrika zurückgekehrt ist, empfangen wird.

10. Okt. Ein englischer Armeebefehl spricht die Entlassung eines großen Theiles der unter die Waffen gerufenen Landwehr aus.

Ching benachrichtigte die Gesandten der Mächte, daß ein neuer Erlaß des Kaisers von China dessen Bereitwilligkeit ausdrückt nach Peking zurückzukehren, wenn die Unterhandlungen eine günstige Wendung nehmen. Die schon lange beabsichtigte Expedition nach Su (Stadt am Yangtschiang) ist noch nicht abgegangen, da man auf die deutschen Truppen, welche noch nicht marschbereit sind, wartet.

10. Okt. Die „Times“ meldet, daß Graf Waldersee den Russen die Kontrolle über die Eisenbahnlinie nach Shanhaiwan zugesprochen hat. Die Bewachung der Eisenbahnlinie nach Peking haben sich nur Deutsche und Russen getheilt, obgleich die englischen Truppen bereit waren, an beiden Linien die Kontrolle mitzübernehmen.

Die aus Kolonial-Truppen bestehende Division General Delfosse hat die Truppen des General Dewet, welche 1000 Mann mit 5 Geschützen stark waren, nach blutigem Kampfe in der Nähe von Bredefort (Stadt im Norden des Orange-Freistaates) zerstreut.

11. Okt. Reuter meldet aus Hongkong, daß 10 000 Mann weitere indische Truppen nach Hongkong beordert sind. Die 16. Bengal-Mann sind ebenfalls nach Hongkong zurückberufen.

11. Okt. Autoritäten haben in Erfahrung gebracht, daß ein allgemeiner Aufstand in den südlichen Provinzen Chinas für November geplant ist.

General Buller hat Lydenburg verlassen und ist vermutlich um nach Kap weiterzureisen nach Mariburg unterwegs. Den zurückfahrenden englischen Truppen wird ein glänzender Abschied bereitet.

Die Engländer haben sich wieder in den Besitz der von den Büren bisher besetzt gehaltenen Städte Smithfield, Rouville, Wepener und Dewetsdorp gesetzt.

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

12. Okt. Ein Kaiserlich chinesisches Edikt ordnet die sofortige Einrichtung von Pangji und Chaohuchiao sowie eines anderen hohen chinesischen Beamten an, es spricht die Verbannung über Prinz Tuan aus und verurtheilt die Prinzen Yi und Lan zu lebenslänglichem Gefängnis.

12. Okt. Eine unbefugte, geheime und internationale Konferenz ist in Paris abgehalten worden, um über die Einführung einer Prämie auf Zucker zu beschließen. Von den französischen, deutschen und österreichischen Delegirten hängt es ab, ob die Konferenz nochmals in Brüssel abgehalten wird.

Ein englisches Detachement ist entsandt worden, um zur Hülfsleistung bei dem Eisenbahnzug verwendet zu werden, welcher beim Uebergang über den Raapfluß (im Osten Transvaals dicht bei Barberton) von den Büren aus dem Hinterhalt überfallen wurde und herabgestürzt ist. Bei jener Gelegenheit sind Captain Stewart von der Schützenbrigade und 4 Mann getödtet, Captain Paget sowie zwei andere engl. Offiziere und 20 Mann verwundet, und Leutnant Sewell sowie 10 Mann gefangen genommen worden.

Graf Waldersee hat endgültig bestimmt, daß ein gemischtes Korps von 5000 Deutschen, Engländern, Franzosen und Italienern morgen unter dem französischen General Bulloud nach Paotengfun von Tientsin aus aufbricht. General Gaselee soll mit einem gleich starken Korps von Peking aus operiren.

13. Oktober. Nach einem Kaiserlichen Ukas aus Petersburg soll die Demobilisierung allmählich vor-

bereitet werden. Die russischen Truppen in Ostasien sollen nach Europa zurückkehren, sobald die Verhandlungen in China beweisen, daß eine Wiederherstellung der Ruhe und Ordnung in Aussicht steht.

13. Okt. Harcourt ist für das engl. Parlament mit 3575 Stimmen Mehrheit wiedergewählt worden.

Der Zustand der Kaiserin Friedrich ist kritisch: Sr. Majestät der Kaiser und die Kaiserin haben alle Festlichkeiten abgelehnt.

Ein Kongreß der südafrikanischen Liga hat einstimmig erklärt, daß er gegen die Einführung von asiatischen Arbeitern sei.

## Aus China.

Feldmarschall Graf Waldersee hat die ersten Expeditionen der unter seinem Befehl stehenden Truppen der verbündeten Mächte abgeleitet. Ueber den Expeditionszweck der dem französischen General Bulloud unterstellten Truppenmacht von 5000 Mann sind bisher leider keine Einzelheiten bekannt geworden; man weiß in der That nicht, ob es gegen reguläre chinesische Truppen oder gegen Boxer und Aufständische geht, welche sich nach den neuesten Nachrichten ja auch in sämtlichen südlichen Provinzen Chinas zu rühren beginnen. England verstärkt durch Heranziehung neuer indischer Regimenter seine Truppenmacht in und in der Nähe Hongkongs um ein bedeutendes, da seine Interessen in dem gefährdeten Gebiet jedenfalls die größten sind.

Rußlands Politik und Diplomatie in der chinesischen Angelegenheit ist nach wie vor undurchsichtig, wengleich das Bestreben sich für allgemeine Interessen und die Interessen der anderen Mächte keinesfalls abzuwenden, sondern lediglich für sich selbst zu nehmen und zu schaffen ein sehr deutlich erkennbares ist. Deutschland hat in diplomatischer Beziehung augenblicklich einen sehr schweren Stand: Mit Rußland will man es nicht verderben und England soll auch nicht vor den Kopf gestoßen werden, während man sich Frankreich auch zu nähern trachtet. Dem diplomatischen Schachmeister Grafen Waldersee ist hier genug Gelegenheit gegeben Meisterzüge zu thun, wir wollen jedenfalls hoffen, daß er sie anwendet.

Das „Militär-Wochenblatt“ hat die Zahlen jener Truppenkontingente zusammengestellt, welche nach ihrer Ankunft auf dem chinesischen Kriegsschauplatz unter den Oberbefehl des Generalfeldmarschalls Grafen Waldersee getreten sind:

	Bat.	Esc.	Btt.	Mann	Gesch.
Deutschland	15 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	4	11	rund 22 000	mit 62
Rußland	12	3	3	15 000	22
England	8	4	2	7 300	12
Frankreich	16	2	13	17 000	76
Italien	2	—	1	2 100	4
Japan	13	3	10	16 000	58
Amerika	6	14	8	10 000	48
Oesterreich-Ungarn	—	—	—	300	—
insgesamt	72 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	30	48	rund 90 000	mit 282

— Ueber den Tod des Herrn v. Ketteler ist noch nachträglich Folgendes in Erfahrung gebracht worden:

Von dem deutschen Gesandtschaftsarzt, Stabsarzt Dr. Welde ist als Todesursache im Falle des ermordeten Gesandten Freiherrn von Ketteler ein Schuß in den Hals festgestellt worden, der unmittelbar darauf den Tod herbeiführt haben muß. Der Mord wurde gegen 9 Uhr Vormittag ausgeführt. Die Gesandten hatten für 9 Uhr um eine Unterredung im Tsungli-Yamen nachgesucht, um gegen die von der chinesischen Regierung über das diplomatische Korps verhängte Ausweisung Einspruch zu erheben, bekamen aber auf das Audienzgesuch keinen Bescheid und unterließen lediglich deshalb, nicht aus Besorgniß vor den Umständen nach nicht zu vermuthenden Angriffen ihren Besuch. Sie hatten auch Freiherrn von Ketteler nicht gewarnt, als dieser insolge anderweitiger Verabredung das Tsungli-Yamen allein aufsuchen wollte.

Bei der Bestattung des deutschen Gesandten fungirte als Geistlicher der Generalvikar Tarlins. Der amerikanische Gesandte hielt eine ergreifende Ansprache. Das diplomatische Korps und die fremden Detachements waren vollzählig anwesend.

## Vom Burenkrieg.

Nachdem Lord Roberts für Ende Oktober in seine Heimath zurückberufen ist, damit er Gelegenheit hat, sich auf seinen zum Mindesten zweifelhaften südafrikanischen Vorberer auszurufen, ist jetzt die telegraphische Meldung gekommen, daß auch General Buller sich aller Voraussicht nach in den nächsten Tagen in Durban einschiffen wird, um den Boden seiner vielen Mißerfolge zu verlassen. Ueber die Gründe der plötzlichen Ab-

berufung dieses Generals vom Gefechtsfelde ist noch nichts Näheres bekannt geworden, die Ausnahme liegt jedoch nahe, daß wieder einmal ein zu sehr in die Augen springender taktischer oder strategischer Mißerfolg jenes Mannes das englische Oberkommando endlich veranlaßt hat den braven, aber unglücklichen Feldherrn von der Bühne des Kriegsschauplatzes zu entfernen. Der Feldzug vor Allem im Norden Transvaals ist noch nicht beendet, denn dort sind die beiden Buren generale Louis Botha und de la Rey immer noch sehr thätig; sie werden jedenfalls mit ihren allerdings nur wenigen Getreuen ausharren, bis die letzte Patrone verschossen ist, oder der Mangel an Lebensmitteln sie zur Uebergabe zwingt.

— Aus Kilimatinde wird uns berichtet: Ein gewiß nicht häufiges Jagdglück war am 28. August dem Stationschef von Kilimatinde, Leutnant Küster beschieden. Beflagter Herr schoß am Muehse-Fluß fünf starke Löwen, davon drei Männchen mit zum Theil starken Mähnen. Vier weitere Löwen wußten sich an genanntem Fluß der Wüchse des Jägers durch die Flucht zu entziehen.

Wiederum ein Beweis, daß die Löwen im Innern der Kolonie meist in Rudeln jagen.

## Aus Daresalam und Umgegend.

— Heute Vormittag fand in dem Sitzungssaale des Gouvernements wiederum eine Sitzung des stellvertretenden Gouverneurs anberaumte Versammlung der Vertreter der hiesigen kaufmännischen Firmen statt. In der nächsten Nummer unserer Zeitung werden wir über den Verlauf jener Versammlung, in welcher Fragen von hoher wirtschaftlicher Bedeutung behandelt wurden, berichten.

— In Kurzem wird in unserem Hafen ein von Lourenco-Marques kommendes holländisches Kriegsschiff erwartet, welches, da es die englischen Häfen zu vermeiden gedenkt, zum Kohlennehmen Daresalam anersuchen hat. Es ist nicht ausgeschlossen, daß der Ex-Präsident Krüger, der sich bisher noch in Lourenco-Marques aufhielt, diesen holländischen Kreuzer auf seiner Fahrt nach dem Haag benutzen und somit — wenn auch unbeabsichtigt — unserer Hauptstadt einen Besuch abstatten wird.

— Der Bau unserer Evangelischen Kirche schreitet unter der Leitung des Bauunternehmers Günter rüstig vorwärts. Voraussichtlich werden die haultichen Arbeiten bis spätestens den 1. Okt. nächsten Jahres beendet sein, so daß die hiesige evangelische Gemeinde dem Weihnachtsgottesdienst bereits in dem neuen Gotteshaus bewohnen kann.

Auch die Katholische Kirche wird in ihrem durch Bruder Salesius geleiteten Bau bis zum Winter 1901 soweit fertig gestellt sein, daß die Einweihung derselben zum Christfest nächsten Jahres erfolgen kann.

— Der fahrplannäßig hier eingetroffene dänische, seitens der „D.-D.-N.-Linie“ gecharterte Frachtdampfer „Sirius“ ist heute Morgen nach Zanzibar in See gegangen, um von dort über Lourenco-Marques und Bombay nach Europa zurückzukehren. Der betreffende Dampfer hat den Daresalamer Firmen pp. eine größere Menge lange erwarteter Bedarfsartikel zugeführt. Auch in Tanga hat der „Sirius“ ca. 1200 Tons Ladung, vor Allem Eisenbahnschwellen und Cement, in dem kurzen Zeitraum von 3 Tagen gelbicht.

## Verkehrsnachrichten.

— Reichspostdampfer „Kaiser“ hat am 10. d. Mts. Aden verlassen.

— Frachtdampfer „Sirius“ ist heute früh nach Zanzibar und Lourenco-Marques weitergefahren.

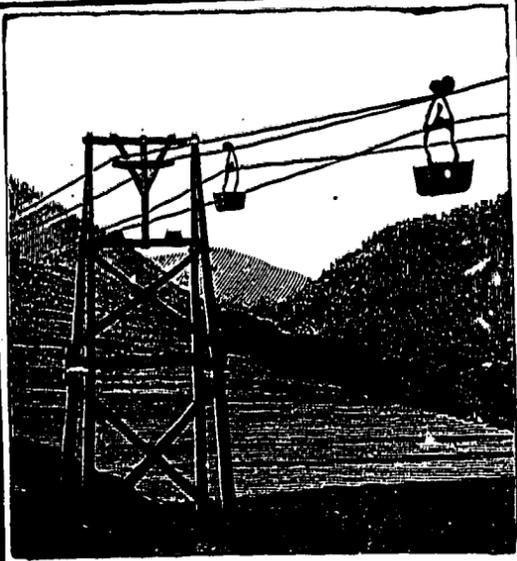
## Personal-Nachrichten\*).

Die Herren Schwarz und Wedler haben gestern mit ihren betreffenden Gattinnen Daresalam verlassen, um sich zum Zwecke der Anstellung nach dem Unguru-Gebirge zu begeben.

Herr Sepp ist aus dem Innern nach Daresalam zurückgekehrt.

\*) Die Personalien der Beamten pp. des Kaiserlichen Gouvernements befinden sich im „Mitt. Anzeiger“.

# Otto'sche Drahtseilbahnen.



Absolut zuverlässiges Transportmittel.  
 Geringer Verschleiss.  
 Grosse Betriebssicherheit.  
 Unabhängig vom Terrain.  
 Stündl. Förderung bis 100 Tonnen.  
 Spannweiten bis 850 m  
 ohne Unterstützungen im Betrieb.  
 Steigungen bis 1:1 ausführbar  
**Über 1000 Anlagen**  
 ausgeführt, darunter Bahnen von  
 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.



**GUSTAV KESSLAU** Potsdam  
 Elisabethstrasse 20

## Wagenfabrik



liefert alle Gattungen **Wagen** vom einfachsten bis zu den elegantesten in dauerhafter Arbeit vom besten Material. **Maultierkarren** und **Ochsenwagen** für Kolonien, sowie sämtliche **Geschirre** für Pferde, Ochsen, Maultiere etc.  
**Hufeisen**, auch einzelne **Wagenteile** als: **Achsen, Federn, Räder, Staben, Speichen Felgen, Bügel** sowie **Verdeckspiegel** und **Wagenpläne. Wagenwinden, Holz-Wuchten und Ketten.**

Beste Empfehlungen von ersten Firmen und Behörden stehen mir zur Seite.

mit **Dampfbetrieb.**

# Hotel Fürst Bismarck. Daressalam, Wilhelmsufer.

2 Minuten von der Landungsstelle.

**Hotel ersten Ranges.**

Comfortabel eingerichtete Zimmer. \* \* \*  
 \* \* \* **Sämtliche Getränke von Eis.**  
 Table d'hôte.

# 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. „Herzog“ Capt. Gauhe am 6. Oktober  
 „Kanzler“ Capt. W. West am 19. Oktober

**Nächste Abfahrt nach Südafrika**

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

Ab **Daressalam**: R. P. D. „Kaiser“ Capt. Elson am 17. Oktober  
 „Reichstag“ Capt. Kley am 30. Oktober

**Zweiglinie an der Deutschen Küste**

Nächste Abfahrt nach: **Kilwa, Lindi, Mikindani** und **Ibo**  
 per R. P. D. „Sultan“, Capt. Polenz am 18. Oktober

**Nach BOMBAY über Bagamoyo und Zanzibar.**

Nächste Abfahrt per R. P. D. „Sultan“ Capt. Polenz am 30. Oktober

\*) R. P. D. „Herzog“ berührt Mombasa und Marseille nicht.  
 †) R. P. D. „Reichstag“ berührt Durban nicht.

Nähere Auskunft ertheilen die **Agenten in Daressalam**

**HANSING & Co.**

75

(Nachdruck verboten).

## Im Manöver.

Skizze von H. Du Pleffac.

Autorisierte Uebersetzung von A. Friedheim.  
Aus dem Tagebuch eines Offiziers.

28. August.

Nein wirklich! was ich da treibe ist Thorheit, und das Thörichte ist dabei noch, daß ich es doch nicht lassen kann! In der Schule hatte mir ein Mitschüler, der im „deutschen Ruffak“ sehr gut war, vorgestellt, wie hübsch es sei, ein Tagebuch zu führen . . . er that es selbst, und schrieb jeden Abend nieder, was er erlebt, und welchen Eindruck ihm der Tag gebracht habe. „Du wirst später sehen.“ wiederholte er mir unausgesetzt, „welchen Reiz diese Blätter für dich haben, wenn du alt bist und so Tag für Tag deine Jugend noch einmal durchlesen kannst.“

Sch ließ mich überzeugen und machte es wie er. Da steht nun verzeichnet:

„Heute Klassenarbeit . . . zwei Arithmetikaufgaben . . . eine gelöst, die andere falsch . . . Karl Sandru hat mir in der Pause gesagt, daß ich eine Kartoffelnase hätte, ich habe ihm einen Faustschlag gegeben, sodas die seine ordentlich aufgeschwollen ist; dafür habe ich nachbleiben müssen . . . bei der Rangordnung bin ich heruntergekommen . . . es ist eine schreiende Ungerechtheit.“

Dann kommt die Zeit vor dem Offiziersexamen . . . Uebungen während der Uebungsstunden . . . vom Pferd gefallen . . . Uebungen . . . 2 Tage Krankensaal . . . Reistunde . . .

Viel Abwechslung! Dann folgt während der nächsten Monate, als junger Offizier viel Anproben beim Schneider und auch viele Stellen, wo nur das Datum verzeichnet . . . höchst wahrscheinlich hat sich an dem Tage nichts zugetragen, was die Nachwelt zu wissen braucht. Dann mein Eintritt ins Regiment, die ersten Eindrücke und von da ab das tägliche Einerlei des Garnisonlebens.

Hat es nun irgend ein Interesse das aufzuschreiben? Ich frage mich das selbst jeden Abend und habe oft nicht übel Lust den ganzen Kram ins Feuer zu werfen. Und dann nehme ich die Feder und fahre aus reiner Gewohnheit mit Aufschreiben fort.

So z. B. heute, was habe ich da zu notieren? Nichts! Mein Tag hat sich ohne jedes Ereignis abgewickelt. Ich war in der Kaserne. Ich habe zwei Leute bestraft. Ich habe den Proviantmeister Robert angefahren. Der Oberst Kunow hat mich angefahren. In der Reitbahn habe ich „Flora“ geritten. Mit „Fuchs“ bin ich nachher einige Kilometer getrabt. Frührschoppen, Mittag. Ein paar Briefe geschrieben. 3 Besuche gemacht. Abendbrot, eine Partie Billard, und nun sitze ich hier und schreibe. Ob das alles für meine eventuelle Nachkommenschaft sehr wichtig ist? Ach! Wenn ich noch irgend ein hübsches kleines Abenteuer zu erzählen hätte! Außer der Befriedigung für's Herz wäre es doch auch eine gute Stilübung . . . ich gehe schlafen.

1. September.

Gott sei dank! Endlich eine Abwechslung! Schriftstellerisch ist dabei allerdings auch nichts zu wollen, aber es ist doch erfreulich, wenigstens nach meiner Auffassung. Viel Offiziere sind nicht wenig verstimmt darüber. Mein Hauptmann ist ganz unnahbar. Im gewöhnlichen Leben ist er schon nichts weniger als angenehm, aber jetzt . . . wie ein Sgell der sich aufröhrt. Man muß sich stechen, wenn man ihm zu nahe kommt. Und das alles, weil das Regiment Befehl bekommen hat am dritten zum Manöver auszurücken. Wir hatten erst keine Ordre. Der Grund, warum die Aenderung eingetroffen, ist mir auch ganz gleich! Wir, die 5. Dragoner, sind dabei, und das ist mir die Hauptsache! Große Aufregung! Musterung der Mannschaft, Musterung der Pferde, der Ausrüstung, mit einem Wort Generalmusterung! Ist eine tolle Wirtschaft, alles schreit und schimpft, hastet und treibt.

Ich bin riesig froh! Es ist schönes Wetter. Es geht hinaus ins Unbekannte, ins Freie. Man

schüttelt mal während drei Wochen die Langweiligkeit der Garnison ab. Und wer weiß? Vielleicht finde ich bei den Streifzügen das Abenteuer, nachdem ich mich sehne?

6. September.

Keine Spur von dem kleinsten Erlebnis. Ich habe grausam viel Staub geschluckt, weil ich am Ende der Kolonne ritt. Es ist furchtbar heiß. Wir brechen bei Tagesgrauen auf, und wenn wir ins Quartier kommen und der Dienst aus ist, dann schläft alles den ganzen Nachmittag . . . bis jetzt ist es wirklich nicht sehr amüsant! Mir macht das aufs Unbestimmte in den Taghineinleben aber doch Spaß, wenn man des Morgens aufsteht, weiß man nicht wo man sich am Abend zur Ruhe legen wird. Die wichtigste Frage ist immer das Bett. Dreimal ist die Frage schon an mich herangetreten. Das erste Mal im „Linden-schloß“, wahrhaft fürstliche Aufnahme des Hausherrn. Am zweiten Tag in einer Dorfwirtschaft . . . Oh, oh, unzählige Mitbewohner . . . habe schließlich auf dem Stuhl geschlafen. Dafür war das gestrige Quartier wieder ein sehr gutes und zwar bei einer prächtigen alten Frau in einem reizenden kleinen Haus. Die gute Frau hat mich mit Aufmerksamkeit überschüttet. Sie schien nur unangenehm berührt, als ich ihr gestehen mußte, daß ich ihren Sohn, der Wachtmeister bei der Infanterie ist, nicht kenne. Ja mein Gott, ich kann doch nicht alle Wachtmeister der ganzen Armee kennen!

7. September.

Heute Morgen war ich sehr guter Laune als ich aufwachte, und als ich auf „Fuchs“ saß, da habe ich wahrhaftig, glaube ich, ein Liedchen geträllert. Sollte ein unbestimmtes Etwas in der Luft liegen, das den Menschen erraten läßt, ob der Tag gut oder schlecht für ihn verlaufen wird? Ich war heute morgen ganz sicher, daß mir etwas Angenehmes begegnen müßte . . . und es ist auch so gekommen.

Immer Ruhe und von Anfang an mit allen Einzelheiten berichtet. Diesen Tag muß ich in späteren Jahren wieder durchlesen können, es darf nichts davon in meinen Tagebuchblättern fehlen.

Er fing schon ganz poetisch an. Bei Sonnenaufgang sah der Himmel aus wie eine große Malerpalette, vom zartesten Blau bis zum Rosenroth war alles vertreten. Kein Pinsel hätte die Pracht wiedergeben können. Ich war auch gerade an der Spitze der Kolonne. Ein Glück kommt ja nie allein! Kein Staub und weit genug von den Uebrigen voraus, um nicht das recht öde Gespräch der Kameraden zu hören.

Herrlich war der Morgen! Alles so thaurisch, so unberührt, als wenn die ganze Pracht der Natur sich nur für mich entfalten wollte. Am Wegrand glänzte jeder Grashalm und ein leises Wogen ging durch den Morgenwind darüberhin. Große rothe Kleefelder hoben sich scharf gegen den goldgelben Roggen ab. Am Horizont sah man als dunkle Linie den Wald, der noch nicht von der Sonne getroffen wurde. Ueber den Tannenspitzen zogen leichte Nebelstreifen. Aus dem Kornfeld stieg die Lerche tirilirend in die Höhe, und dicht neben mir schwirrte ein Haselhuhn mit gellendem Schrei auf, sodas „Fuchs“ ganz erschreckt zur Seite sprang.

Sechs Stunden Marsch nur von einer Raststunde unterbrochen.

Um 10 Uhr rückten wir ins Quartier, ein größeres Kirchdorf mit geraden sauberen Straßen. Die Bewohner kamen mir gleich freundlich und angenehm vor. Ueberall waren schöne alte Bäume und Blumen vor den Häusern. Wichtig im Grünen lag der Ort. Auf dem Kirchplatz empfing uns der Bürgermeister selbst, der mit dem Quartiermeister am Tage vorher alles Nötige verabredet hatte, und das war um so wichtiger, weil wir hier Halt machen sollten, zwei Nächte und ein ganzer Ruhetag.

Mein Quartierzettel lautete auf den Notar des Ortes, und man zeigte mir sein Haus, welches dicht bei der Kirche lag. Nachdem meine Leute und die Pferde versorgt, begab ich mich dorthin. Schon von außen gefiel mir das Haus. Ein zweistöckiges Gebäude, ganz mit Kletterrosen bedeckt, die von den Balkons in langen Ranken herabwachten.

Bei meinem Anblick geriet die ganze Schreibstube in Aufregung, alle kamen in den Hausflur, um den Dragoneroffizier in der Nähe zu sehen. Der Notar kam herbei, ein dicker, kleiner Herr, mit einem freundlichen rosigen Kinder Gesicht, der mir ein fröhliches Willkommen bot. Ich wurde auf mein Zimmer geführt; ein wahres Schmuckkästchen! Alles in rosa Cretonne, zwei Fenster nach dem großen Garten hinaus, hübsche Möbel aus hellem Holz, schneeweiße Gardinen um das Himmelbett, auf den Bordbrettern und dem Kaminsims eine Fülle von Nippfachen, allerliebste Dingelchen, nirgends ein Stäubchen. Es war mir ordentlich unangenehm, mit meinen derben Stiefeln auf das blanke Parkett zu kommen.

„Herr Leutnant“, sagte mein Wirth, ich hoffe, daß Sie uns die Freude machen werden, unsere bescheidene Mahlzeit mit uns zu theilen, so lange Sie hier sind . . . meine Frau und Tochter werden darüber ebenso erfreut sein, wie ich!“ . . . Sollte sich da das geträumte Abenteuer finden?

Wahrhaftig, jetzt, wo ich das schreibe, glaube ich es fast! „Elfa“ ist 22 Jahre alt, hat prächtige dunkle Haare und große dunkle Augen, in denen es von Leben und Geist nur so sprüht, Sie ist groß und schlank, eine prächtige Figur. Nicht solch ein kleines blutarmes Pierpüppchen. Sie ist nicht eine vollkommene Schönheit, aber entzückend; ein Künstler würde vielleicht manches auszusprechen haben . . . aber ich möchte den sehen, der eine einzige Stunde mit ihr plaudert und nicht ganz von ihr bezaubert ist und sie reizend findet!

Ich thue es jedenfalls! Wie kommt ein Notar in einem weltabgeschiedenen Nest zu solch einer Tochter! . . . geistig bedeutend! Ihre Stimme klingt wie Musik. Ihr Lächeln ist reizend. Man hat sofort das Empfinden, daß sie einen voll versteht, selbst wenn man seine Gedanken nicht ganz in klare Worte ausdrücken kann. Wahrhaftig, sie ist überall beschlagen. Wir haben über Litteratur und Kunstgeschichte gesprochen, von dem Leben in der Großstadt und von der Landwirtschaft ist die Rede gewesen, ja sogar von der Mode und ihren Launen. Nichts, wo sie nicht Bescheid wußte, und welche richtige Auffassung, welches Verständnis, welche Reife des Urtheils und dabei doch diese jugendliche Frische und Lustigkeit!

Ach! welch herrlicher Abend und welch reizendes Geschöpfchen! Wie recht ich hatte, als ich mich so auf das Manöver freute, da ich „sie“ dabei kennen lernte . . . ich bin 27 . . . viele Offiziere in meinem Alter sind schon verheirathet . . . Tochter eines Notars . . .

Und inzwischen sitze ich an ihrem Schreibtisch, in ihrem Zimmer! Ja, ich habe das von meinem Burschen gehört, der weiß von dem Mädchen, daß dies das Zimmer des „gnädigen Fräuleins“ ist. Hier lebt sie; ihre schönen Augen streifen über alles hin; diese Nippfachen werden jeden Tag von ihr berührt. Jeden Morgen sieht sie von ihrem Fenster den Garten, den ich jetzt betrachte. Es ist mir gerade, als wenn ich sie sehe, höre, ihre Nähe spüre, hier in diesem Raum! Als ich erfuhr, daß ich ihr Zimmer inne habe, wollte ich fort, weil mir der Gedanke, sie vertrieben zu haben, schrecklich war. Dann aber überkam mich der Egoismus, die Freude, daß ich armer Zugvogel hier in diesem lauschigen Nestchen, in ihrem Reich, mich aufhalten kann!

Einstlich erwogen! Ich habe ja manche Dummheit gemacht, aber es bleibt mir doch noch immer eine ganze nette Summe, außer meiner Offizierscharge . . . ich werde schon Carrière machen. Mit 30 Jahren kann ich Hauptmann sein. Ich habe einen guten Namen . . . warum nicht? Werde ich je wieder einer Elfa begegnen?

8. September . . .

Ach! In demselben Zimmer, in ihrem Zimmer, an ihrem Schreibtisch, wo ich gestern freudig bewegte Gedanken voller Hoffnungen auf die Zukunft niederschrieb, muß ich heute Muthlosigkeit und bittere Enttäuschung dem Papier anvertrauen.

Und doch! wie schön war der gestrige Tag! Nach dem Frühstück schlug ihr Vater einen

Waldspaziergang vor; bei langem Plaudern, in welchem es mir war, als wenn ich sie immer gekannt hätte, habe ich noch mehr als am ersten Tage alle Herzens- und Geistes-eigenschaften von Elsa würdigen können. Immer hatten wir dieselben Anschauungen über Menschen und Dinge. Und wie sie das sagte, was sie sagte, welche inniges Empfinden, ein poetischer Hauch ging von ihr aus. Ich bin ganz berauscht von dem Spaziergang heimgekommen.

Nach dem Abendessen war ich mit ihr allein im Garten. Es war prächtiger Mondschein, die Luft so lind und weich. Ich schritt neben Elsa, entzückt von ihrer Nähe, und wir sprachen von dem Soldatenleben, von der Armee. Ich war erstaunt, welche genaue Kenntniß sie von der militärischen Organisation besitzt, es ist gerade, als hätte sie sich speziell damit beschäftigt. Doch leider wurde es spät, wir mußten ins Haus, denn morgen früh 4 Uhr rücken wir aus. Ehe wir aber in den Lichtkreis des Hauses kamen, konnte ich mich nicht mehr bezwingen, das Herz klopfte mir zum Zerpringen, ich griff nach Elsas Hand und sagte mit zitternder Stimme:

„Gnädiges Fräulein, ich muß fort . . . mir würde das Scheiden nicht so schwer werden, wenn ich hoffen dürfte, daß Sie sich auch dieser beiden Tage erinnern würden, die mir ewig unvergänglich bleiben werden . . . und wenn ich Sie eines Tages wiedersehen dürfte.“

„Gewiß, Herr Leutnant“, war ihre Antwort, „ich werde gern an die angenehmen Stunden denken und der Zufall des Garnisonlebens wird uns vielleicht auch mal ein Wiedersehen bringen . . . denn ich gehöre auch bald dazu. Hat Ihnen mein Vater nicht gesagt, daß ich mich Anfangs Oktober mit Herrn Robert Martin, Hauptmann bei der Artillerie, vermähle? Er ist ein prächtiger Mensch und jetzt auch im Manöver. Vielleicht treffen Sie ihn zufällig, und dann bitte ich Sie, ihm Grüße von seiner Braut zu bringen, die Ihnen diese anvertraut.“

Und mit ihrem reizenden Lächeln fügte sie hinzu: „Also auf Wiedersehen, Herr Kamerad.“

Das ist das Ende von meinem Roman! 39 Stunden hat er gerade gedauert! Wenn Elsa morgen ihr Zimmer wieder in Besitz nimmt, wird sie ahnungslos sein, was ich darin gelitten habe! Und was mich inmitten meines Kummers noch ärgert, ist, daß sie einen von der Artillerie heirathet! Wenn es wenigstens noch ein Dragoner gewesen wäre! . . . Ich glaube, ich habe genug von meinen Tagebuchblättern!

Ueber die zuletzt stattgehabten englischen Flottenmanöver berichtet die „Tägl. Rundschau“:

Den vereinigten See- und Land-Manövern, die unter dem Oberkommandirenden der englischen Armee, Lord Wolseley, Anfang September begannen, lag die Generalidee zu Grunde, Dover gegen einen feindlichen Einfall zu verteidigen, und zu erproben, ob die Verteidigungswerke dieses wichtigen Hafens im Ernstfalle ausreichen werden und der hier sehr leicht verwundbaren britischen Küste wirklich hinlänglichen Schutz verleihen. Auch sollten hauptsächlich die neuen, hochmodernen scheren Rüstungs-Geschütze, mit denen vor Kurzem die Batterien auf den östlichen und westlichen Höhen von Dover ausgerüstet worden sind, zum ersten Male zur Verwendung kommen. Die erste Idee war, daß es einer feindlichen Flotte bereits gelungen sei, die Straße von Dover gewaltsam zu nehmen und ein Bombardement auf die Stadt zu eröffnen. Während diese Beschiebung die Aufmerksamkeit der Garnison in Anspruch nahm, sollte der Feind in der kleinen St. Margarets Bai seine Truppen landen und sich dort vor Allem die Eisenbahn-Verbindung mit London sichern. Um 4 Uhr Morgens war bereits die ganze Küste in einer Ausdehnung von mehreren Meilen mit Truppen dicht besetzt, und besonders die Höhen erschienen geradezu gepackt mit Artillerie. Gegen 7 Uhr tauchten dann plötzlich einige Torpedoboot-Zerstörer, welche Schlachtschiffe darstellten, aus dem Morgennebel auf und eröffneten das Feuer. Es begann dann aber eine derartig fürchterliche Kanonade von der Landseite auf diese Boote, daß deren Thätigkeit im Ernstfalle sofort ernstlich eingeschränkt worden wäre. Die oben erwähnten Geschütze großen Kalibers eröffneten ihr Feuer bereits auf 14 500 Meter, auf welche Entfernung sie noch mit gutem Erfolg verwendet werden können. Jedenfalls war es für die angelegten Schlachtschiffe ganz unmöglich, ihrerseits eine wirkungsvolle Beschiebung der Verteidigungswerke von Dover auf die Dauer durchzuführen, und nach einem halbseitigen Artilleriekampf mußten sie den Angriff aufgeben. Sie zogen sich daher in achtungsvoller Entfernung zurück, dampften in östlicher Richtung an der Küste entlang und bombardierten das Städtchen St. Margaret. Alle diese Bewegungen sollten, wie bereits erwähnt, dazu dienen, die Landung von Truppen und den Angriff auf Dover von der Landseite zu verdecken, und so stellte der Kommandeur der Landungstruppen, Oberst Carl of Morda, sich zunächst die Aufgabe, eines der drei neuen Forts auf den Doverklippen, die sog.

Laengdon-Batterien zu nehmen, um von diesem wichtigen Punkte aus dann um so leichter seine weiteren Operationen gegen die Stadt ausführen zu können. Er theilte seine Truppen in drei Gruppen von gleicher Stärke, welche auf gleichlaufenden Wegen längs der Eisenbahn, der Küststraße und der Küste gegen Dover vorrückten. Die Verteidiger hatten das Dorf Swingate durch Feldschanzen besetzt und boten hier den Angreifern kräftigen Widerstand. Besonders heiß entbrannte der Kampf, um die London-Chatham-Eisenbahn, die natürlich für beide Theile von der größten Wichtigkeit war. Die Verteidiger hatten ihre Artillerie derartig aufgestellt, daß die Geschütze die Eisenbahn vollständig beherrschten und es so dem Feinde unmöglich machten, sich an der Linie festzusetzen. Bis Mittags 1 Uhr blieb dieses interessante Gefecht vollständig unentschieden, und als Feldmarschall Wolseley „Das Ganze Halt“ blasen ließ, hatten die Angreifer keinen weiteren Fortschritt zu verzeichnen. In der folgenden Kritik stellte Lord Wolseley fest, daß der Landangriff in allzu offener Schlachordnung ausgeführt worden sei, und daß infolgedessen die feindliche Angriffslinie zu lang und zu dünn war, um im Ernstfalle noch genügende Sicherheit in der Handhabung der einzelnen Truppen zu bieten. Der Aufklärungsdienst habe ebenfalls Manches zu wünschen übrig gelassen, und es sei ganz besonders immer wieder die vollständig militärische Sorglosigkeit oder Gleichgültigkeit zu tadeln, mit welcher kleinere vorgeschobene Abtheilungen voringen und sich dem feindlichen Geschützfeuer aussetzten. — Das Ergebnis des Tages soll angeblickt insofern sehr befriedigend gewesen sein, als die Verteidigung von Dover durchaus wirkungsvoll und für alle Möglichkeiten ausreichend ist, wenigstens soweit das an Hand sorgfältig vorbereiteter Manöver festzustellen ist.

### Litterarisches.

— Spielmann, Dr. E., Die Taipingrevolution in China 1850—1864. Ein Kapitel der menschlichen Tragikomödie. Nebst einem Überblick über Geschichte und Entwicklung Chinas. Preis 2 M 50 Pfg. Verlag von Hermann Gejenius in Halle.

Im Hinblick auf die großartige Bewegung, die gegenwärtig im „Reich der Mitte“ herrscht, wird es den Gebildeten aller Stände interessant sein, über einen ebenso tiefgreifenden Vorgang ähnlicher Art unterrichtet zu werden, der sich vor fünfzig Jahren in China abzuspielen begann. Tien-te, ein hochbegabter Eingeborener, tritt auf als religiöser, politischer und sozialer Messias; es gelingt ihm, Millionen Chinesen für seine Lehren und Reformen zu gewinnen und einen großen Freiheitskampf der Nation gegen die Fremdherrschaft der Mantschu zu entfesseln. Unsere Sympathieen begleiten den tapferen Mann und seine Bestrebungen umso mehr, als er Anlehnung an das Christentum suchte und freundenfreundlich war. Der Sieg heftet sich an die Fahne des neuen Kaiser-Hohenprieesters, der ganz Südchina unterwirft und zu Nan-king das himmlische Reich des allgemeinen Friedens (chin. Tai-ping-tien-kiwo) gründet.

Wierzehn Jahre (1850—1864) hat es bestanden und würde der Entwicklung Chinas, wenn es zu völligem Siege gelangt wäre, eine ganz andere Bahn gewiesen haben. Leider hat europäische Kurzsichtigkeit und namentlich der englische Krämmergeist die weittragenden Folgen einer siegreichen Taipingbewegung nicht erkannt, sondern, statt sie zu unterstützen die Taiping unterdrücken helfen. Den Dank zahlt die mantschurische Regierung heute zurück. — Das seelische und politische Werden des Tien-te, hochinteressant und ebenso bedeutsam wie das eines Moses, Buddha, Muhammed u. a., wird von dem Verfasser, der zu seiner Arbeit die gründlichsten Studien gemacht hat, in lebhaften Farben geschildert. Die Einrichtungen des Taipingthums, sowie seine Kämpfe, sein heroischer Auf- und Untergang finden stets Inbeziehungsetzung zu ähnlichen Erscheinungen und Vorgängen in der Weltgeschichte, so daß im ganzen eine farben- und abwechselungsreiche Darstellung entsteht, die jeder mit Vergnügen lesen wird, zumal da die Taipingrevolution bisher nur aus dem Munde Feindlichgesinnter

absichtlich falsch, oder nach vorübergehenden Augenblicks-eindrücken entstellt vorgeführt worden, den allermeisten überhaupt unbekannt geblieben ist.

### Briefkasten.

„Habari.“ Auf Grund des § 2 der „Satzungen für die Messen der Unteroffiziere“, welche im Gouvernements-befehl No. 32 vom Jahre 1896 Aufnahme gefunden haben, sind sämtliche auf den Bezirksämtern und Stationen pp. des Schutzgebietes beschäftigten Unterbeamten Mitglieder der Messe II und haben in jeder Beziehung die gleichen Rechte wie die Unteroffiziere. Nur ist die Bestimmung getroffen, daß der älteste zur Messe gehörige Unteroffizier als Tischältester anzusehn ist.

### Kupie-Kurs

für den Monat Oktober 1900.	
1 Kupie	1,39
Einzahlungskurs für Postanweisungen	1,383
Auszahlungskurs	1,397

Sämtliche Anfragen redaktioneller wie geschäftlicher Art sind an die „Deutsch-Ostafrikanische Zeitung“ Daresalam zu richten.

Die Adressirung: „W. von Roy, Daresalam“ ist nicht anzuwenden, da derartige Briefe als privat bei Abwesenheit des Adressaten bis zu dessen Rückkehr ungeöffnet bleiben.

### Berichte

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

### Deutsch-Ostafrikanische Zeitung.

#### Hochwasser im Hafen von Daresalam.

Datum.	a. m.	p. m.
13. 10.	7 h 20 m	7 h 43 m
14. 10.	8 h 7 m	8 h 31 m
15. 10.	8 h 59 m	9 h 25 m
16. 10.	10 h 0 m	10 h 26 m
17. 10.	11 h 13 m	11 h 23 m
18. 10.	— h — m	0 h 29 m
19. 10.	0 h 53 m	1 h 23 m

#### Niedrigwasser im Hafen von Daresalam.

Datum.	a. m.	p. m.
13. 10.	1 h 8 m	1 h 31 m
14. 10.	1 h 55 m	2 h 19 m
15. 10.	2 h 46 m	3 h 12 m
16. 10.	3 h 45 m	4 h 15 m
17. 10.	4 h 55 m	5 h 31 m
18. 10.	6 h 6 m	6 h 40 m
19. 10.	7 h 8 m	7 h 38 m

Am 15. 10. 0 h 28m p. m. Letztes Viertel.

### Dampferverbindung für Daresalam vom 14. bis 20. October cr.

Ankunft			Abfahrt		
Gouv.-Dampfer	Süden	15. Oct.	Gouv.-Dampfer	Vagamoyo-Zanzibar	16. Oct.
Gouv.-Dampfer	Zanzibar-Vagamoyo	17. Oct.	„Kanzler“	Europa	19. Oct.
„Kaiser“	Europa	17. Oct.			
„Sultan“	Bombay-Norden	18. Oct.			
Gouv.-Dampfer	Norden	20. Oct.			

### Witterungs-Nachrichten.

Datum	Auf 0° Normalhöhe u. Meeresspiegel reduzierter Barometerstand in Millimetern			Temperatur nach Celsius.				Mengen der Sonnenstrahlung nach Celsius	Relative Feuchtigkeit in Prozent.			Regenmenge in Millimetern	
	7 a.	2 p.	9 p.	7 a.	2 p.	9 p.	Maxim.		Minim.	7 a.	2 p.		9 p.
1. 10.	63,2	61,7	62,6	22,8	26,9	23,2	27,6	21,4	55,7	91	74	92	—
2. 10.	62,7	61,6	62,6	23,7	25,9	23,2	27,9	22,6	53,9	90	79	94	4,7
3. 10.	63,5	61,8	62,6	24,1	27,1	24,2	27,9	23,1	53,9	96	72	98	—
4. 10.	63,0	61,0	62,2	23,4	29,1	23,9	29,6	22,1	54,1	93	64	94	—
5. 10.	63,8	61,7	62,6	22,7	28,8	23,8	30,2	20,9	54,4	92	67	92	—
6. 20.	64,3	62,0	63,7	22,6	27,0	24,2	28,8	20,2	53,9	92	69	93	—
7. 10.	64,6	62,1	62,9	22,1	27,2	23,7	28,0	19,9	54,3	94	69	94	—

Wind vorwiegend aus E. Mittags heftig wehend, Abends still und kühlte Nächte, Morgens schwachen Thau.

## Postnachrichten für Oktober 1900.

Tag	Bezeichnung der Beförderungsgelegenheiten.	Bemerkungen.
1.	Ankunft der englischen Post aus Europa.	
2.	des R.-P.-D. „Seto“ über Bagamoyo, Zanzibar, Saadani, Pangani, Tanga nach Bombay.	in Zanzibar.
4.	der englischen Post nach Europa.	
5.	eines Gouv.-Dampfers über Bagamoyo nach Zanzibar und zurück.	von Zanzibar.
6.	des R.-P.-D. „Herzog“ nach Europa.	
7.	eines Gouv.-Dampfers nach den Südstationen.	
12.	eines Gouv.-Dampfers nach den Nordstationen.	
16.	eines Gouv.-Dampfers über Bagamoyo nach Zanzibar und zurück.	
17.	Ankunft des R.-P.-D. „Kaiser“ aus Europa.	
18.	des R.-P.-D. „Sultan“ von Bombay über Zanzibar und die Nordstationen und Weiterfahrt desselben nach Zanzibar.	
19.	Abfahrt des R.-P.-D. „Sultan“ nach Europa.	
21.	des R.-P.-D. „Sultan“ von Zanzibar nach Europa.	
21.	eines Gouv.-Dampfers nach den Südstationen.	
22.	des R.-P.-D. „Sultan“ nach den Südstationen und Ibo.	
23.	des französischen Dampfers Mpanjaka nach Zanzibar.	
26.	eines Gouv.-Dampfers mit französischer Post nach Zanzibar.	
27.	der französischen Post nach Europa.	von Zanzibar.
27.	Ankunft der englischen Post aus Europa.	in Zanzibar.
28.	der französischen Post aus Europa.	in Zanzibar.
30.	Abfahrt des R.-P.-D. „Sultan“ über Bagamoyo, Zanzibar, Saadani, Pangani und Tanga nach Bombay.	
30.	Ankunft des R.-P.-D. „Sultan“ aus Europa.	

**Viel Geld!** kann jeder Geistliche, Milit. Beamte, Kaufmann u. leicht ohne Kapital, ohne Risiko in allen Deutsch. Kolonialorten nebenbei gewinnen; keine Losse, keine Agenten. Anfrage mit Rückporto an **Villa Bickel**, Wolfstrassenhaus b. München.

**Zahnarzt Hölldobler,  
Daressalam.  
„Unter den Akazien“**  
(Vorherige Anmeldung erwünscht).

**Halbtier** . . . . .  
von Helene Böhlau

**Säugetiere und Vögel von  
Deutsch-Ostafrika . . .**

von Paul Matschie

vorrätig bei der

Dtsch.-Ostaf. Zeitung  
Abteilung: Buchhandlung.

**Nur hierdurch!**

*Seine Verlobung mit Fräulein Else Nöbel,  
Tochter der Frau Rentière Flora verw. Nöbel, geb.  
Thallwitz zu Dresden beehrt sich anzuzeigen*

Z. Z. Dresden, im August 1900.

**Alfred Pfüller**  
Landwirth.

**Else Nöbel,  
Alfred Pfüller,  
e. s. a. V.**

**Sattlerei und Polsterei** . . . . .  
von **G. BECKER, Daressalam**

Herren- und Damenmättel  
Tragsättel für Lasttiere  
Rutsch- und Arbeitsgeschirre  
Ledern, Lederwaren

empfiehlt:

Hängematten, Segeltuch, Taue  
Polstermöbel, Matratzen  
Läuferstoffe, Gardinen und allen  
Zubehör.

Alle Aufträge unter sorgfältiger fachmannischer Ausführung. 93

Beilagen, Prospekte, \* \* \*  
Preis-Courante etc.

finden durch die  
**„Deutsch-Ostafrikanische Zeitung“**  
die weiteste und wirksamste Verbreitung. Anfragen u. sind zu richten an  
Filial-Kontor  
**H. Hagelmoser, Berlin,**  
Alte Jakobstraße 24.

**Trarbacher Moselwein**

**Franz & Co., Trarbach**

ist stets zur sofortigen Lieferung vorrätig bei

**Franz S. Steffens & Co.**  
Daressalam.

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

**Junger Deutscher**

für eine größere Hotelwirtschaft in Daressalam gesucht. Kenntnis der deutschen Sprache und Nüchternheit Bedingung.

Offerten sind im Hotel Fürst Bismarck anzubringen.

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

Wagenfabrik mit Dampftrieb.  
Lastwagen und Wagenteile, Ochsen-  
joche und Geschirre.

**GERMANIA**  
sei's Panier!

Wir empfehlen allen denen, welche Bedürfnisse nach **Deutschen Rohprodukten, nach Erzeugnissen Deutscher Industrie und Deutschen Gewerbefleißes** 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 Ausstellungsräume. Geschäftszeit 9-5 Uhr.

Berlin S. Dresdener Str. 34/35.  
**Deutsches Exp.-Muster-Lager.**  
(Walther Schultze.) 89

**Stets**

Frachtbriefe für die Gouvernementsdampfer in Blocks à 100 Stück

**Briefumschläge** in jeder Art.

**Soenneckenordner** für Briefe, Postkarten, Wechsel etc.

**Siegellack.**

**Pack-Lack.** billig, für Packete.

**Zeitungshalter.**  
Tägliches Notizbuch für Contore 1900.

**Terminkalender**

**Tinten** jeder Art, roth, blau, Copier etc.

**Kreide.**

zu beziehen durch

**Deutsch-Ostafrikanische Zeitung**  
Abth. Papier- u. Büromaterialien.

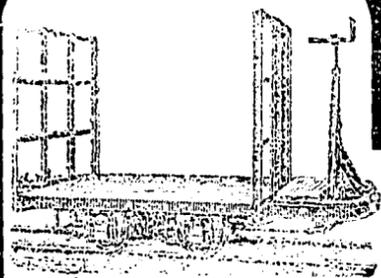


Actien-Gesellschaft

**H. F. Eckert**  
Berlin-Friedrichsberg.

Spezialität:

**Maschinen u. Geräte**  
für 88  
coloniale Landwirtschaft.



**Feldbahnen**  
für  
koloniale Zwecke

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

Telegramm-Adress:  
„Koppelrail.“

Bagamoho, den 3. Oktober 1900.

## Aufgebot.

Am 25. August cr. ist am Strande bei Bagamoho ein herrenlos treibendes weißgefrichtenes Boot europäischer Bauart (Solle) aufgefunden, das keine Merkzeichen trägt, welche zur Ermittlung des Eigentümers dienen könnten. In Gemäßheit der §§ 27 ff. der Strandungsordnung werden damit alle unbekanntenen Berechtigten aufgefordert bis zum

**1. Februar 1901**

bei dem unterzeichneten Bezirksamt ihre Ansprüche anzuzeigen, widrigenfalls dieselben bei der Verfügung über das geborgene Boot unberücksichtigt bleiben.

**Bezirksamt.**

S. B.:  
Sperling.

## UNION LINE.

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

**Hamburg, Süd-Afrika und Transvaal,**

Southampton anlaufend, vermittelt ihrer rühmlichst bekannten Postdampfer

	Tons		Tons		Tons
Saron, Doppelschraube (im Bau)	10300	Gascou, Doppelschraube	6288	American	4661
Briton, Doppelschraube	10248	Galka, Doppelschraube	6288	Noor	4464
Scot, Doppelschraube	7815	Gaartha, Doppelschraube	6287	Sabine	3805
Norman, Doppelschraube	7537	Guelth, Doppelschraube	4916	Susaubanna	3712
German, Doppelschraube	6763	Graet, Doppelschraube	4747	Trojan	3352
Sandusth, Doppelschraube	6315	Gaul, Doppelschraube	4744	Spartan	3487
		Guth, Doppelschraube	4738	Arab	3192

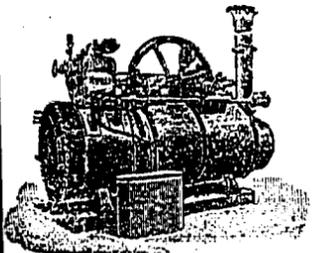
Abgang von **Hamburg** jeden zweiten Freitag mit Gütern und Passagieren nach **Capstadt, Port Elizabeth (Algoa Bay), East London, Natal und Delagoa Bay**, und jeden vierten Freitag außerdem nach **Mossel Bay und Beira**.

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 Passagiertarif erteilen

**Suhr & Classen, Hamburg,** 8

Bedeutendste Locomobilfabrik Deutschlands.



**R. WOLF**

Magdeburg-Buckau.

**LOCOMOBILEN**

— von 4—200 Pferdekraft —

sparsamste u. dauerhafteste Betriebsmaschinen für

**Industrie und Landwirthschaft.**

Export nach allen Welttheilen.

## Bekanntmachung.

Am **15. Oktober 1900, Vormittags**, werden in Dares-salam aus der Konkursmasse **Mastrocostas** verkauft:

- 1 große, neu eingerichtete Dhu,**
- 2 mittlere Dhaus,**
- 1 großes Segelboot,**
- 3 kleine Boote**

Alle Fahrzeuge sind gut erhalten. Zur Besichtigung derselben im Hafen wird eingeladen.

Ganz besonders wird auf die große Dhu aufmerksam gemacht. Der Verkauf findet in der Nähe des Zollamts statt.

**Der Konkursverwalter.**

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

**Conserven:**



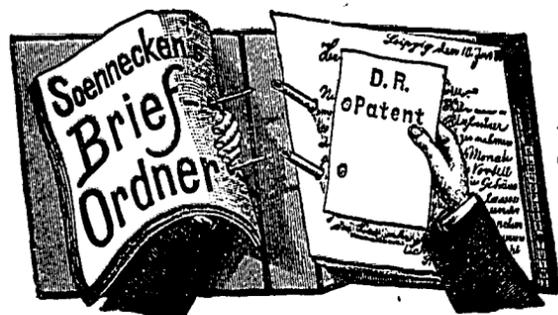
Dänische Butter (Marke: Alexandra), Anglo-Swiss gezuckerte Milch (Marke: Milchmädchen), ungezuckerte Milch (Ideal), Pumpernickel (Südkland), Limburger Käse (Rosenbaum), Schweizer Käse Gustav & H. Probst), Franz. Käse (Au roi des gourmets), Cervelatwurst (Victoria), Puddingpulver (Crème Eclair, Steeb,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

**Getränken:**

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

Überall in den deutschen Colonien zu haben.

42

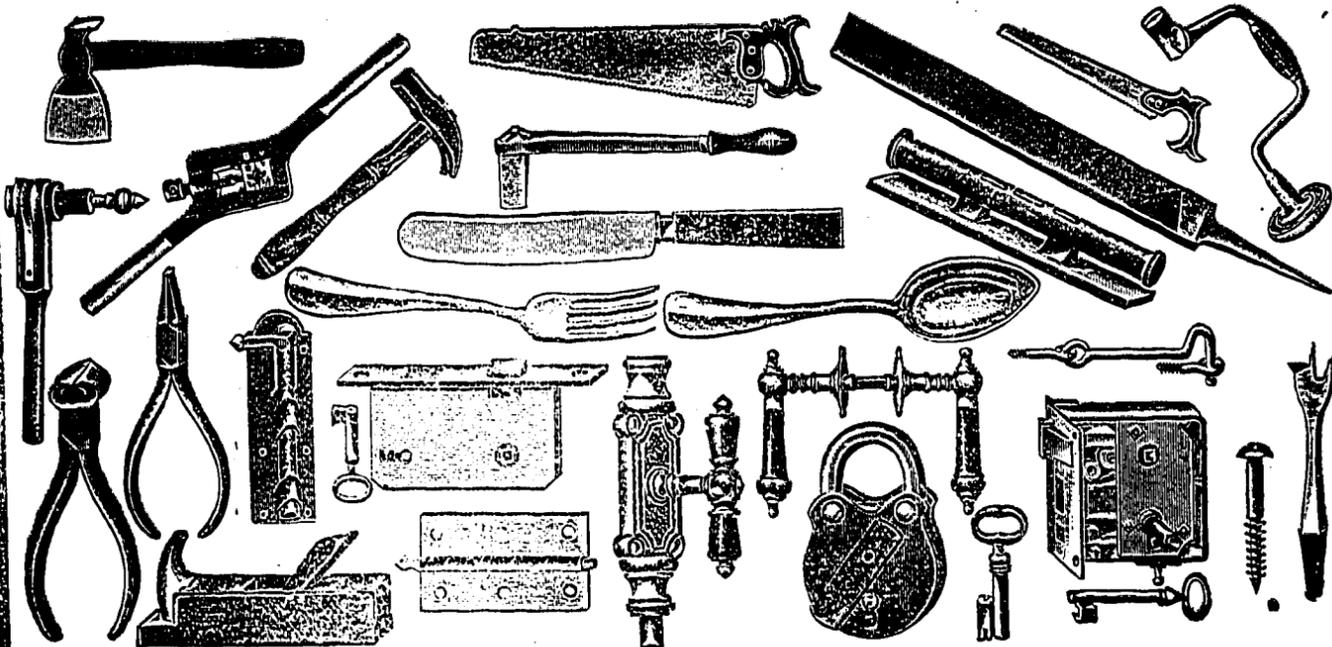


**Soennecken-Ordner**  
für Briefe etc.

**Notizbücher**  
in allen Grössen

Dtsch.-Ostfr. Zeitung.

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



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

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