

Deutsch-Ostafrikanische Zeitung.



Erscheint wöchentlich einmal.
 Abonnementspreis vierteljährlich:
 Für Darressalam 3 Kup.
 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.—

Insertionsgebühren 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 Darressalam“.

Jahrgang III.

Darressalam, den 23. Februar 1901.

No. 7.

Die Entscheidung naht.

Die Tage sind nicht mehr fern, an welchen man im Deutschen Reichstag wieder einmal über das Wohl unserer Kolonie eine wichtige Entscheidung fällen wird, an welcher das Reich sich darüber schlüssig werden soll, ob es sich seines hoffnungsvollen Adoptivkindes wie ein gerechter und sorgender Vater annehmen und für seine Zukunft etwas aufwenden soll.

In allen Blättern unserer deutschen Presse, welche sich mit Kolonialpolitik beschäftigen und vor allem in Interessentenkreisen — für und wider — rührt man deshalb augenblicklich eifrig die Feder, um noch die letzten Trumpe für die Wichtigkeit der eigenen Ansicht auszuspielen und die deutschen Gesetzgeber auf seine Seite zu ziehen. Wie das Turnier endigen wird und ob Deutsch-Ostafrika hoffen darf, auf Grund des Ausfalls desselben seine nahe oder fernere Zukunft gesichert zu sehen, ist bis jetzt schwer zu sagen, — trotz der langen Monate, ja Jahre des Kampfes. Wir haben im Laufe dieser langen Zeit genügend Lanzen für die Bahn gebrochen und glauben in vielen Artikeln und auf Grund geographischer Berichte in der erschöpfendsten Weise auch nachgewiesen zu haben, daß eine Zentralbahn nicht allein volle Aussicht auf Rentabilität hat, sondern unter Berücksichtigung der hiesigen tropischen Verhältnisse sowie der Bevölkerung eine Lebensfrage für unsere Deutschlands schönste und größte Kolonie, ist. Um so mehr muß es betrüben und verwundern, wenn in unserer deutschen Heimath immer noch vernünftige und einflußreiche Männer vorhanden sind, welche so schwarzsehenschen, wer weiß welchen Interessen entspringenden Auffassungen über Deutsch-Ostafrika, wie sie Professor Hans Meyer neuerdings wieder kundgegeben hat, Glauben schenken. Wir haben bei der Lektüre jener Meyer'schen Auslassungen an die Bilder eines Schnellmalers, welche uns jüngst vorgeführt wurden, denken müssen, in denen der Künstler auf einer schwarzen Wandtafel den Kilimandscharo in seinen verschiedenen Theilen gemaltd skizziert, zum Schluß die Tafel reinwusch und auf die leere schwarze Fläche deutend, in humoristischer Weise mit der Bemerkung schließt: „Dieses hier, meine Herren, stellt Deutsch-Ostafrika dar — vom Kilimandscharo aus gesehen.“

Sachlich, folgerichtig und von einer gediegenen Kenntnis der hiesigen innerostafrikanischen Verhältnisse zeugend erscheint uns dagegen ein Artikel in dem „Dtsch. Kolonialblatt“, in welchem der Verfasser unter der Ueberschrift „Ueber den Einfluß einer ostafrikanischen Eisenbahn auf die Ernährung der deutschen Kolonie“ in treffenden Beispielen Nothwendigkeit und Rentabilität einer ins entfernte Innere von Deutsch-Ostafrika führenden Bahn klarstellt und damit die schönklingenden aber unrichtigen, meist lediglich einer regen Phantasie entspringenden Worte des Professor Hans Meyer widerlegt.

„Bei den hier“, so heißt es in jenem Artikel, „erhofften demnächstigen Reichstagsverhandlungen über einen Eisenbahnbau in das Innere von Deutsch-Ostafrika wird voraussichtlich zur Sprache kommen, was eine solche Bahn befördern kann und wird.“

Vielfach scheint selbst in kolonialfreundlichen Kreisen die Ansicht verbreitet zu sein, als ob die Bedürfnisse der in Deutsch-Ostafrika wohnenden Europäer und die von denselben gewonnenen Plantagenprodukte für den Handel Ostafrikas und für die Bahnanlage maßgebend sein müßten. Beides ist nicht der Fall. Ebenso wie jetzt die Bedürfnisse der Europäer im ostafrikanischen Handel eine verschwindende Rolle spielen, so wird das Verhältniß auch nach dem Bahnbau bei der ungeheuren numerischen Ueberlegenheit der eingeborenen Bevölkerung ein gleiches bleiben. Die Bedeutung der Plantagen soll unbestritten bleiben, doch ist solche für die Bahn nur eine relative, da natürlich die für den Plantagenbau geeigneten Gebiete im Verhältniß zur ganzen Kolonie räumlich nicht ausgedehnt, und die Plantagen mit ihren Erträgen hauptsächlich auf die kurze Erntezeit angewiesen sind, während der Betrieb der einmal gebauten Bahn das ganze Jahr aufrecht erhalten werden muß.

Die Verhältnisse dürften hier wohl ähnlich liegen wie in Indien, wo die Plantagen auch nicht bedeutungslos, wohl aber im Vergleiche zum enormen indischen Gesamtthandel nur gering sind.

Es fragt sich nun, ob andere zur Bahnversendung geeignete Massenprodukte vorhanden sind. Diese Frage wird bejaht werden können. Denn ganz abgesehen von dem Aufschwung, welchen jede Bahn dem Handel bringt, bieten schon die vorhandenen Zahlen der Zollstatistiken einen Anhalt dafür, auf welche Artikel eine weit ins Innere geführte deutsch-ostafrikanische Bahn rechnen kann.

In erster Linie kämen Körnerfrüchte in Betracht, für welche die deutsche Kolonie jetzt alljährlich etwa Rs. 1 500 000.— (etwa ein Fünftel der Gesamteinfuhr) ans Ausland zahlt.

Nicht immer lagen die Verhältnisse so. In früheren Jahren versorgte Deutsch-Ostafrika nicht allein sich selbst, sondern auch Sansibar und einen Theil des Auslandes mit Reis, dessen Qualität die des jetzigen eingeführten indischen Reis wesentlich übertrifft.

Die Ausfuhr von Hülsenfrüchten und Getreide mit Ausnahme von Reis ist im Großen und Ganzen eine stetige geblieben, und besteht solche hauptsächlich aus dem Export von Mtama (Megerkorn, Hirse) nach Sansibar, Aden und Bombay. In diesem Jahre wird diese Ausfuhr aber minimal werden, da die Pflanzen infolge aufgetretener Rostkrankheit in den Küstengebieten ertraglos sind.

Nachstehende Tabellen der Aus- und Einfuhr Deutsch-Ostafrikas geben eine klare Uebersicht.

	Ausfuhr		
	Reis	Getreide und Hülsenfrüchte excl. Reis	Gesamtausfuhr
1892*)	Ns. 198 195	Ns. 153 379	Ns. 3 934 440
1893	= 333 040	= 206 821	= 4 292 876
1894	= 55 758	= 120 341	= 4 217 022
1895	= 366	= 33 195	= 2 879 268
1896	= 671	= 142 457	= 3 329 941
1897	= 1 665	= 401 875	= 3 736 197
1898	= 220	= 41 393	= 3 939 743
1899	= 449	= 143 525	= 2 792 305

*) In 1892 repräsentiren die Zahlen nur die Ausfuhr vom zweiten bis vierten Vierteljahr.

	Einfuhr		
	Reis	Getreide und Hülsenfrüchte excl. Reis	Gesamteinfuhr
1892*)	Ns. 117 970	Ns. 37 493	Ns. 4 507 854
1893	= 155 013	= 41 475	= 5 932 940
1894	= 467 796	= 88 664	= 6 197 873
1895	= 1 134 221	= 234 384	= 6 725 098
1896	= 629 158	= 55 425	= 7 008 287
1897	= 466 331	= 25 818	= 6 840 731
1898	= 1 333 505	= 100 410	= 8 583 881
1899	= 1 336 042	= 197 350	= 7 675 451

*) In 1892 beziehen sich die Zahlen auf das zweite bis vierte Vierteljahr.

Den Hauptanstoß zu der aus der Tabelle ersichtlichen Veränderung ist in der im Jahre 1894 aufgetretenen Heuschreckenplage und der damit in Verbindung stehenden Hungersnoth zu suchen. Aus Besorgniß vor den Heuschrecken bauten die Neger besonders in den Küstengebieten keinen Reis mehr an, so daß der Export an Reis sich niemals wieder erholt hat und seine Bedeutung gänzlich verlor. Dahingegen hat der Import an Reis sich mehr oder weniger auf der recht bedeutenden Höhe des Hungersnothjahres gehalten. Die eingeführten Reismengen wurden fast ausschließlich in den Küstenbezirken verbraucht, dieselben ins Innere zu befördern, war bei dem Mißverhältniß von Trägerlohn und Trägerlasten (ein Träger trägt nur etwa 50 bis 60 lbs englisch) unmöglich. Es wäre solches auch überflüssig gewesen, da die Innenbezirke bei der stärkeren, einen bisher stets unterschätzen Ackerbau treibenden Bevölkerung meistens Ueberfluß an Cerealien hatte. Nach allen Berichten aus dem Innern befinden sich in allen entfernteren Gegenden (besonders in Mufuma, Muiamwesi und dem Hinterland von Kilwa (Vindi) weite Flächen mit Körnerfrüchten bebauten Landes und große Vorräthe von Cerealien aller Art. So mußte man 1898 in Tabora die durch Steuern aufgespeicherten Cerealien wieder gratis an die Eingeborenen verteilen, da dort kein Marktwert vorhanden und ein Transport zur Küste unmöglich war. Dieses geschah in einer Zeit, wo an einem großen Theil der deutschen Küste Hungersnoth herrschte.

An diesem Beispiele zeigen sich deutlich die überall in Afrika auftretenden Nachtheile ungenügender

Verkehrsmittel. Schiffbare Flüsse giebt es nicht in Ostafrika, jedenfalls keine von genügender Größe und Länge. Hier kann nur eine Eisenbahn Abhilfe schaffen, und dieselbe würde jedenfalls darauf rechnen können, daß sie die an der Küste gebrauchten und bisher aus Indien bezogenen Reis- und Getreidemengen aus dem Innern zur Küste und den dazwischen liegenden Gegenden befördern würde.

Mit Leichtigkeit würden die Stämme im Innern, welche meistens betriebamer als die Küstenbevölkerung sind, sich der Reiskultur in ausgedehnterem Maßstabe zuwenden, falls die vorhandenen Bestände wirklich nicht genügen sollten. Daß an Mtama, Mais, Weizen (Tabora) u. s. w. sehr große Vorräthe vorhanden sind, ist bewiesen.

Rechnen wir allein, was die Versorgung der Küste mit Reis, die bisher von Mangoon und zum Theil von Bombay geschieht, der Eisenbahn einbringen würde, ohne eine Vertheuerung für den Konsumenten hervorzurufen, noch dem eingeborenen Ackerbau treibenden weniger Verdienst als dem indischen Reiskauer in Birma zukommen zu lassen, so wird sich folgendes Resultat zeigen:

Der Werth eines Sackes Reis von Netto 108 lbs engl. netto ist im Durchschnitt in Sansibar etwa Rs. 8. 8
 der Werth desselben in Indien (Mangoon) etwa = 6. 12,

woraus sich eine Differenz ergibt von Rs. 1. 12, welche auf die Verschaffung des Sackes Reis von Indien nach Sansibar fällt, und zwar vertheilt sich diese Summe, wie folgt:

	pro Sack
Kommission und Courtage in Mangoon etwa $1\frac{1}{2}\%$ = etwa	Rs. 0. 1. 1
Versicherung von Mangoon nach Sansibar etwa $\frac{7}{8}\%$ = etwa	= 0. 0. 3
Fracht von Mangoon nach Sansibar etwa =	1. 4. 0
Exportzoll in Mangoon etwa	= 0. 6. 0
	Rs. 1. 12. 0

Diese Summe würde also ohne irgend welche Schädigung der Zolleinnahme von Deutsch-Ostafrika oder der Eingeborenen, seien es Produzenten, seien es Konsumenten, der Bahn als Fracht zugerechnet werden können. Da nun die Einfuhr des Reis im vorigen Jahre z. B. Rs. 1 336 042 betrug, was bei einem Durchschnittswerthe von Rs. 8. 8 bis Rs. 9. 0 per Sack von 168 lbs netto einem Import von über 150 000 Sack jährlich gleichkommt, so würde die Bahn, nur um den Bedarf der Küste an Reis zu decken, schon eine Einnahme von über Rs. 250 000 jährlich haben.

Dieses in großen Umfassen gezeigte Beispiel dürfte ein Beweis dafür sein, daß die Rentabilität einer insoweit die Summe von Deutsch-Ostafrika geführten Bahn keineswegs aussichtslos ist.

Welchen Nutzen es der Kolonie bringen würde, wenn dieselbe alljährlich nicht mehr über M. 2 000 000 aus Ausland abzuführen brauchte, sondern die für diese Summe gekauften Nahrungsmittel selber produzierte, bedarf wohl keiner weiteren Erörterung.

Ebenso einleuchtend sind die Vortheile, welche eine Bahnverbindung im Falle einer Hungersnoth für Deutsch-Ostafrika zeitigen würde. Es braucht nur wieder an den Tabora-Distrikt erinnert zu werden, wo im letzten Jahre das Steuergetreide zurückgegeben werden mußte, während zur gleichen Zeit in einigen Küstengebieten bis zur Hälfte der Bevölkerung an Hungertode starben.

Wenn es durch diese Beweisführung und alle früheren Beweisführungen, Vorstellungen, Versicherungen nicht gelungen sein sollte, die früheren Gegner einer Zentralbahn umzustimmen und die Mehrheit der deutschen Volksvertretung für die Bewilligung und den beschleunigten Bau ersterer zu gewinnen, so müssen wir unsere Hoffnung darauf setzen, daß durch den Bau einer Stichbahn nach Mrogoro, welcher ja selbst Professor Hans Meyer grundsätzlich zustimmt, sowie den späteren Betrieb auf dieser Bahnlinie klar erkennbar wird, daß auch weitere „Stichbahnen“ bis nach Ujiji und Bukoba sich glänzend rentieren würden.

Aus Muanza.

Bei einer friedlichen Expedition der Station Muanza sind kürzlich eine Anzahl von „berittenen Infanteristen“ auf Schenst-Eseln mit gutem Erfolg zur Verwendung gekommen. Nach zweimonatlicher Ausbildung im Reiten und in der Pflege der Thiere haben die Schwarzen Kavalleristen zwar keine Eilmärsche

dazu ist der Schenst-Esel nie zu bringen,—aber unter Anstrengungen eine große Kräfteersparniß geleistet.

Die Expedition ging in den Osten des Bezirks nach dem Nyarasa-See zu, und hatte tageweise mit Mangel an Süßwasser zu kämpfen, den die Esel gut überstanden.

Dagegen liegt dort das reine weiße Salz in ungeheuren Mengen zu Tage, und auch die geologische Aufschließung des nördlich der Vembare-Steppe gelegenen Landes wird als vielleicht aussichtsvoll bezeichnet.

Von der Usambara-Kaffeebau-Gesellschaft.

In der am 19. Januar in Berlin abgehaltenen außerordentlichen Generalversammlung der Usambara-Kaffeebau-Gesellschaft in Berlin, die zur Beschaffung weiterer Mittel einberufen worden war, wurde, so meldet die „Dtsch. Kol.-Ztg.“, die Verwaltung der Gesellschaft von verschiedenen Antheilhabern energisch angegriffen. Bisher sei im Vergleich zu den aufgewandten Mitteln recht wenig erreicht worden. Anstatt daß die Antheilhaber jetzt bald in einen Dividenden-Genuß gelangten, würden sie durch die Mittheilung überrascht, daß die Beschaffung weiterer Mittel zur Fortführung des Unternehmens unabweisbar geworden sei. Das jüngst den Theilhabern der Gesellschaft vorgelegte Rundschreiben enthalte durchaus keine ausreichende Erklärung für die unbefriedigenden Ergebnisse der nunmehr $7\frac{1}{2}$ jährigen Thätigkeit der Gesellschaft. Immer wieder klang es deutlich aus den verschiedenen Angriffen heraus, daß man mit der Verwaltung der Gesellschaft nicht zufrieden sei und daß man kein rechtes Zutrauen dazu habe, daß sie ihren weiteren Aufgaben gewachsen sein werde. Das, was aus den Kreisen der Verwaltung zur Verteidigung gegen die verschiedenen und wiederholten Angriffe vorgebracht wurde, war im großen und ganzen recht schwach und machte geringen Eindruck auf die Versammlung. Wenn trotzdem die Generalversammlung schließlich dem Vorschlage des Aufsichtsraths gemäß diesen ermächtigte, das Grundkapital der Gesellschaft durch Ausgabe von weiteren Stammtheilen bzw. von Vorzugsantheilen auf M. 1 200 000 — zu erhöhen, so gehorchte hier die Generalversammlung nur der Noth und nicht dem eigenen Trieb. — Zu recht lebhaften Erörterungen kam es bei der Festsetzung der Bedingungen, unter denen die Ausgabe der Vorzugsantheile erfolgen soll. Der Aufsichtsrath hatte vorgeschlagen, den Vorzugsantheilen 5% Dividende vorweg einzuräumen und an einem etwaigen weiteren Reingewinn alsdann gleichmäßig die Vorzugsantheile und die Stammtheile theilnehmen zu lassen; wenn die Vorzugsantheile drei Jahre lang hintereinander 10%, und die Stammtheile demgemäß 5% Dividende bezogen hätten, sollten die Vorrechte der Vorzugsantheile erlöschen. Dieser Vorschlag fand lebhaften Widerspruch, weil er die Inhaber von Stammtheilen über Gebühr zu Gunsten der Inhaber von Vorzugsantheilen schädige. Der Gegenvorschlag ging dahin, den Vorzugsantheilen zunächst 5% Dividende vorweg zu gewähren, alsdann, bei Vorhandensein weiteren Reingewinns den Stammtheilen ebenfalls 5% Dividende zukommen zu lassen, den Rest auf Vorzugs- und Stammtheile gleichmäßig zu vertheilen und die Vorrechte der Vorzugsantheile erlöschen zu lassen, wenn sie sowohl wie die Stammtheile 3 Jahre hintereinander 5% Dividende erhalten hätten. Schließlich, nachdem die Generalversammlung bereits volle vier Stunden gedauert hatte und eine größere Anzahl von Antheilhabern weggegangen war, fand der Vorschlag des Aufsichtsraths gegen eine starke Minderheit Annahme. — Die „Kol. Ztg.“ schließt ihren Bericht folgendermaßen: „Wir hatten Gelegenheit, uns während der Generalversammlung durch vertrauliche Besprechungen mit vielen Antheilhabern davon zu überzeugen, daß man in den Kreisen der Antheilhaber trotz der bisher nicht befriedigenden Ergebnisse mit gutem Vertrauen in die Zukunft blickt, und auch von sachverständiger Seite und von Kennern der Verhältnisse ist uns verschiedentlich gesagt worden, die Grundlage, auf der das Unternehmen der Usambara-Kaffeebau-Gesellschaft aufgebaut sei, sei gesund und günstig, und die Bedingungen des Erfolges seien durchaus vorhanden. Ganz allgemein aber hält man es für nothwendig, daß ein neuer Geist in die Verwaltung der Gesellschaft einziehe.“

Aus der Heimat.

Im deutschen Reichstage sowohl wie im preussischen Landtage ist man fleißig bei der Arbeit.

Bei der 2. Lesung des Reichshaushalts für 1901 in der Reichstagsitzung vom 31. Januar kam u. A. auch die Rede auf die vor Kurzem erfolgte Erhöhung der Subvention der Deutschen Ostafrika-Linie. Wir lassen nachstehend den Wortlaut der im Reichstag über diesen Punkt stattgehabten Verhandlungen folgen:

Abg. Dertel (L.): Für die ostafrikanische Dampferlinie sind für das laufende Jahre 450 000 Mk. mehr auszugeben als im Jahre vorher. Wir haben der Erhöhung nach langem Bedenken zugestimmt und nur unter der Voraussetzung, daß die ostafrikanische Linie das leisten werde, was man von einer Subventionlinie mit Recht erwarten darf. Wir sind aber in Folge einiger Nachrichten, die in der letzten Zeit bekannt geworden sind, einigermassen schwankend geworden. In einem jüngst erschienenen Buche des Prof. Küttner sind in der „Deutsch-Ostafrikanischen Zeitung“ sind Klagen erhoben worden über Mangelhaltung der Fahrzeit und über mangelhafte und häufig verspätete Beförderung der Güter, z. B. einer Sendung von Schulbänken. Auch die Kleinlichkeit der Dampfer lasse viel zu wünschen übrig, die Schiffe seien vollgepfropft, und die Mannschaft werde inhuman behandelt. Die Zustände auf den Dampfern seien geradezu unwürdig. Auch briefliche Beschwerden liegen vor, in denen geradezu empfohlen wird, die Subvention der Gesellschaft zu entziehen. Die Deutschen in Ostafrika müßten wegen dieser Vorkommnisse von anderen Ausländern manche höhnische Bemerkungen hören. Da ich die Ausführungen meines Gewährsmannes nicht kontrolliren kann, bin ich weit entfernt, sie mir zu eigen zu machen, aber ich halte es für angezeigt, sie der Kritik zu unterbreiten. Sollten die Beschwerden sich als begründet erweisen, so müßte die Gesellschaft mit allem Nachdruck an ihre Pflicht erinnert werden, denn die Subvention wird doch nicht gewährt, um ihren Beutel zu füllen.

Staatssekretär Graf Posadowsky: Die Ueberfüllung der Dampfer muß leider zugegeben werden. Es haben sogar die Kabinen der Schiffsoffiziere für die Passagiere eingerichtet werden müssen, da der Andrang zu den Schiffen so stark war. Daß die Schulbänke nicht rechtzeitig angekommen sind, liegt daran, daß die Bänke von dem Versender nicht rechtzeitig geliefert worden sind in Folge des ausgebrochenen Krieges. Aus dem gleichen Grunde konnten auch die Materialien des Nothen Kreuzes nicht rechtzeitig geliefert werden. Den Klagen über das unregelmäßige Einhalten der Fahrzeiten wäre entgegenzuhalten, daß in einem englischen Buche die ungeheure Ueberlegenheit der deutschen Linie gegenüber der englischen und anderen in Bezug auf pünktliche Einhaltung der Fahrzeit gelobt wird. Im Uebrigen werde ich die Beschwerden nochmals der ostafrikanischen Linie mittheilen.

Abg. Dertel: Es wird doch dem Reichsamte ebenso bekannt sein wie mir, daß eine große Anzahl solcher Klagen schon wiederholt vorgebracht und begründet worden sind, so von Dr. Meyer. Professor Küttner reiste allerdings unter erschwerten Umständen, aber die Dampferlinie muß auch unter solchen Umständen ihre Pflicht thun. Das englische Urtel will für mich wenig sagen; ich bin aber dem Staatssekretär für seine Erklärung dankbar; ich sehe, er ist entschlossen, alles anzukucken, damit die Subventionlinie Ostafrika unter allen Umständen ihre Pflicht thut.

Telegraphische Nachrichten.

(Reuters Telegraphen-Bureau.)

16. Februar. Reuters meldet aus Peking, daß in Folge der Meinungsverschiedenheiten der Gesandten die militärischen Maßnahmen der Mächte vollkommen stocken; die militärischen Befehlshaber drängen aber darauf, mit den kriegerischen Operationen wieder zu beginnen.

17. Februar. Eine Meldung von Lord Kitchener besagt, daß aus De Nar telegraphisch mitgeteilt worden sei, Dewart hätte die Bahnlinie am 15. Februar überschritten. Der englische General Plumer folgte Dewart. Die britischen Truppen erbeuteten 20 Wagen, davon mehrere mit Munition, ein Maximgeschütz, 20 Gefangene und über 100 Pferde. Die Engländer folgen Dewart immer noch auf dem Fuße.

17. Februar. (Privattelegramm). Reichspostdampfer „Setos“ ist in Folge eines Zusammenstoßes mit einem anderen Dampfer im Hafen von Bombay untergegangen. Passagiere und Mannschaft des Schiffes sind gerettet.

18. Februar. Amerika hat auf russischen und belgischen Zucker einen Kompensationszoll gelegt. Rußland hat hiergegen die Zolltarife gewisser amerikanischer Importartikel erhöht.

18. Februar. Tausend Sockarbeiter in Kapstadt haben in Anbetracht der Pestgefahr die Arbeit niedergelegt.

Reuters meldet aus de Nar, daß fast die ganze Bagage Dewart von den Engländern erbeutet worden wäre, ebenso nimmt man, daß die Buren große Verluste gehabt haben. Zum ersten Male hat sich die große Bewegungsfähigkeit der dort feststehenden englischen Truppen glänzend bewährt.

Man fürchtet in Washington, daß eine schwere Krisis in den Handelsbeziehungen zu Rußland ausbrechen wird. Denn Rußland hat den Zolltarif für den von Amerika nach Rußland auszuführenden Stahl erhöht, woraus sich ein Werthunterschied von 30 Millionen Dollars jährlich ergibt, was nicht angängig wäre.

18. Februar. Ein Oberkommandobefehl des Grafen Waldersee an die Truppen der Mächte in China besagt, daß erstere sich marschbereit halten sollten für eine in zwei Wochen abzuhende Expedition, welche 8 Tage dauern wird. Man nimmt an,

E. MÜLLER & DEVERS, Daressalam.

Haus in Hamburg: **Prins & Stürken.**

IMPORT.

Lieferanten der Kaiserlichen Marine.

EXPORT.

Complete Ausrüstung von Expeditionen und Karawanen.

Grosses Lager in

☛ sämtlichen Konsum-Artikeln, Ausrüstungsgegenständen, Tropenzelten ☚

Schiffsbedarf, Eisenwaaren,

Baumaterialien, Farben, Ölen, Haushaltungsgegenständen

General-Vertreter der Firma **CHARLES FARBE, Reims.**

" " " "

RATHJENS Patentfarbe für Schiffsboden.

" " " "

HOUSE OF LORDS WHISKY.

" " " "

COGNAC J. FAVRAUD & Co.

Agenten der Messageries Maritimes.

Compagnie des Messageries Maritimes.

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

Passagier-Dampfer fährt am 27. Februar nach **Madagascar, Réunion u. Mauritius.**

Passagier- und Frachtdampfer „Mpanjaka“ fährt am 1. jeden Monats nach Ibo, Mozambique, Quelimane, Beira und läuft Dar-es-Salâm am 23. jeden Monats auf der Rückreise nach Zanzibar an.

Wegen Passage und Frachten wende man sich an die Agenten

E. MÜLLER & DEVERS, Dar-es-Salâm.

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	10300	Gascon, Doppelschraube	6288	American	4661
(im Bau.)		Galta, Doppelschraube	6288	Woor	4164
Britan, Doppelschraube	10248	Goortha, Doppelschraube	6287	Sabine	3806
Zeal, Doppelschraube	7815	Guelph, Doppelschraube	4916	Susquehanna	3712
Harman, Doppelschraube	7537	Grief, Doppelschraube	4747	Trojan	3352
German, Doppelschraube	6763	Gaul, Doppelschraube	4744	Spartan	3487
Sandwich, Doppelschraube	6315	Goth, Doppelschraube	4738	Arab	3192

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

Auch werden Passagiere nach **Madeira und Teneriffe** befördert. Alle Dampfer haben Arzt und Stewardess an Bord, bieten vorzügliche Verpflegung und sind unübertroffen in ihren Bequemlichkeiten und Einrichtungen für Passagiere in allen Klassen.

Nähere Auskunft, sowie Fahrpläne, Fracht- und Passagiertarif erteilen
Suhr & Classen, Hamburg, 8

Gerolsteiner

Schutz-Mark.



Alkalischer Sauerbrunnen

Tafelgetränk ersten Ranges.

Von Aerzten und Autoritäten empfohlen als vorzügliches Mittel gegen Sodbrennen, Magen- und Nierenleiden.

== Tropensicher verkorkt. ==

Lieferung flüssiger Kohlensäure.

Sprudel

Adresse: Gerolsteiner Sprudel, Köln am Rhein.

Peter Micheiloff.

Novellette aus dem Russischen von Adolf Burghardt.

(Nachdruck verboten).

Iwan Petrowitsch hatte soeben etwas Furchtbares, etwas Entsetzliches mit ansehen müssen. Von seinem gewohnten Mittagschlaf erwacht, trat er ans Fenster und schaute nach Peter Micheiloff aus, der in den Wald gefahren war, um einige junge Fichten zu fällen und auf den Hof zu bringen. Schon zum Mittagessen hätte er zurück sein müssen.

Als Iwan Petrowitsch, ärgerlich über die Saumseligkeit des Knechtes, den Weg hinunter sah, der an dem in unmittelbarer Nähe des Gutes gelegenen See entlang führte, erblickte er seine Tochter Nadina Iwanowna, welche sich mit ihrem Verlobten Konstantin Kussjoff auf der spiegelblanken Eisdecke des Sees mit Schlittschuhlaufen vergnügte. Mit Windeseile glitt sie dahin, und plötzlich — plötzlich . . . verschwand die zierliche Gestalt vor seinen Augen in einer offenen Stelle des Eises. Er stand sprachlos, er brachte keinen Ton aus seiner Kehle, — er wollte in fliegender Hast nach dem See hinunter eilen, blieb aber wie gebannt am Fenster stehen.

Da sah er, wie Konstantin Kussjoff der gefährlichen Stelle in weitem Bogen auswich und hastig dem Ufer zustrebte. Nicht einmal eine Verwünschung über den Feigling vermochte Iwan über seine blutleeren Lippen zu bringen.

In diesem Augenblick der höchsten Gefahr kam ein mit jungen Fichten beladener Schlitten die Biegung des Weges herunter gerauscht. Peter Micheiloff lenkte den Schlitten und sofort hatte er das Entsetzliche wahrgenommen. Ohne Weiteres sprang er von dem Schlitten, eins der schlanken Fichtenstämmchen ergreifen, die Böschung des Ufers hinabzueilen war das Werk eines Augenblickes.

Iwan Petrowitsch hätte jubeln mögen, wenn ihm dies möglich gewesen wäre. Mit dem ganzen Aufgebot seiner Willenskraft hob er sich nach der Thür, durchquerte den geräumigen Hof, um nach der Landstraße zu taumeln, die an den See führte. Helfen wollte er bei der Rettung seines Kindes! Alle Heiligen rief er um Hilfe an, er that Gelübde, er versprach Opfer zu bringen: . . . wenn er jetzt noch einige Schritte vorwärts kam, — dann konnte er schon sehen, ob es Peter gelungen war . . .

Doch, was war das?

Als er seine Augen, geblendet von der schimmernden Eisfläche, einen Augenblick abwandte, sah er da nicht Peter schon mit rüstigen Schritten auf sich zukommen?

Wahrhaftig, er war es! Sein gelbes Haar flatterte im Winde und auf den Armen trug er eine triefende Last; sein Kind, seine Nadina! Schwer und leblos hing der jugendliche Körper in den Armen Peters, das lange üppige Goldhaar hatte sich gelöst und schleifte über den Schnee.

Iwan Petrowitsch sank in die Knie, — das war zu viel für sein Vaterherz.

„Väterchen, ich bringe Fräulein Nadina!“ rief ihn der Knecht zu, während ein freundliches Grinsen über sein gutmüthiges Gesicht glitt. „Der Himmel schickte mich gerade zur rechten Zeit, um das Fräuleinchen aus dem Loch zu ziehen. Er stampfte mit langen Schritten an Iwan Petrowitsch vorbei, in der Absicht, seine kostbare Last so bald wie möglich der mütterlichen Sorgfalt zu übergeben.

Mühselig erhob sich Iwan Petrowitsch und leuchte hinter Peter her. Sprechen konnte er nicht. Die Augen starr auf den Schnee gerichtet, über welchen das Haar seiner Tochter geschleift war, wartete er, ein Bild des Sammers, nach dem Herrschaftshause.

Erst als Mutter Wanmara, ahnungslos die Thür öffnend, den Armsten empfing, gewann er seine Sprache wieder. Während Nadina unter den Bemühungen ihrer Mutter und der helfenden eingreifenden Mägde des Hauses bald ihre Augen aufschlug, tobte Iwan Petrowitsch im Wohnzimmer umher, schreckliche Verwünschungen gegen diesen Feigling von Verlobten ausstößend,

der sein einziges Kind hatte untergehen sehen, ohne ihm die rettende Hand entgegen zu strecken. Sollte dieser erbärmliche Wicht sich noch einmal auf seinem Hofe blicken lassen, so ließ er ihn mit den Hunden hinunter heizen und dann brannte er ihm eine Ladung Schrot ganz sicher auf das elende Fell!

Was hatte er für schreckliche Augenblicke soeben durchmachen müssen, und sollte er hundert Jahr alt werden, die würde er auch dann nicht vergessen. —

* * *

Väterchen Petrowitsch hatte sich endlich etwas beruhigt. Zwar wanderte er noch ruhelos im Wohnzimmer auf und ab. Nur an einem kleinen Schränkchen blieb er von Zeit zu Zeit stehen, um ein Gläschen Wuttki zu genießen, der seinen vor Schreck erstarrten Körper bald wieder belebte. Nadina steckte in einem Berge von Betten und wurde mit Fliederthee gefüllt. Sie hatte ihre Mutter wegen des Schreckens, den ihre Unvorsichtigkeit ihr verursacht hatte, um Verzeihung gebeten. Konstantin habe ihr, so erzählte sie, einen Wettlauf auf dem Eise vorgeschlagen und da sei sie im Eifer gerade in die offene Stelle des Sees gerathen. Anfangs habe sie sich an der Eisdecke festgehalten, aber mit Entsetzen bemerkt, daß Konstantin davongelaufen sei. Dann müsse ihr die Angst die Besinnung geraubt haben, — auf welche Weise Peter Micheiloff sie gerettet habe, wisse sie nicht mehr . . .

Als Nadina ihren Bräutigam Konstantin erwähnte, zitterte ihre Stimme, und die Röthe der Verlegenheit färbte ihr blaßes Gesicht. Die Eltern fühlten es wohl: sie schämte sich der feigen Handlungsweise ihres Verlobten.

Iwan Petrowitsch sagte kein Wort, aber er ballte die Faust in der Tasche. Sein Entschluß war gefaßt: Konstantin Kussjoff betrat sein Haus nie wieder!

Nun erwartete er Peter Micheiloff, den er nach seiner Kammer geschickt hatte, um sich umzukleiden. Dann sollte er wieder kommen, hatte ihm sein Herr befohlen. Peter mußte auf seine Toilette ganz besondere Sorgfalt verwenden, denn er hätte schon längst wieder da sein können, um seinen Dank in Empfang zu nehmen. Ungeduldig trat Iwan ans Fenster — es war noch kein Peter Micheiloff zu sehen. Aber halt . . . Iwan traute seinen Augen kaum . . . drückte sich da nicht Konstantin Kussjoff zwischen den Scheemen umher? Väterchens Gesicht wurde kirchroth vor Wuth, er hob drohend den Arm und hätte in seiner Aufregung im nächsten Augenblick die Fensterscheibe zerschlagen, wenn nicht jemand hinter seinem Rücken plötzlich zwei Mal herzhast geniest hätte . . .

Peter Micheiloff hatt sich offenbar bei seinem Rettungswerk einen tüchtigen Schnupfen geholt.

Blitzschnell wandte sich Väterchen um. Wahrhaftig, da stand der so heiß ersuchte Lebensretter, mitten im Zimmer in der Pracht seines Sonntagsstaates, das runde Gesicht glänzte vor Sauberkeit. Die strohgelbe Mähne war kunstgerecht gescheitelt und mit Hilfe einer Portion Wasser auf den Schädel festgeklebt. In den rothen Händen drehte Peter verlegen die Pelzmütze hin und her.

„Komm' an mein Herz,“ rief Iwan Petrowitsch und warf seinen wohlgenährten Körper gegen die breite Brust Peters, der in seiner Verlegenheit über die sonderbare Situation ein freundliches Lächeln aufstreckte.

„An mein Herz,“ rief der Gutsherr noch einmal und schüttelte Peter hin und her, um ihm so recht seine Freude klar zu machen. Weißt Du, was Du bist Du Glückspiz! — Der Lebensretter meiner Tochter! Und weißt Du, was das bedeutet?“

Peter grinste vor Verlegenheit und zerrte an seiner Pelzmütze, daß sie in allen Nähten krachte.

„Nein, Du weißt es nicht?“ kreischte Iwan Petrowitsch wieder, aber Du sollst es erfahren, mein Sohn, ich weiß, was es heißt, dankbar zu sein! Hier, stärke Dich erst ein wenig, — er goß Peter ein Gläschen Wuttki ein, — „nachher können wir ein Verlobungsmahl halten, — nun komm' mit, zu den Damen, Nadina und mein Mütterchen wollen Dir persönlich danken!“

Peter schüttelte sich, mit Gewalt mußte ihn sein Herr ins anstößende Zimmer ziehen.

Mütterchen stand am Bett Nadinas. Du hast mein Kind gerettet,“ sagte sie bewegt zu Peter und reichte ihm die Hand. „Wie soll ich Dir danken? Ohne Dich wäre ich jetzt die unglücklichste Mutter der Welt.“

„Oh, oh, Mütterchen,“ stammelte Peter, und eine glühende Röthe zog sich über sein Gesicht bis unter sein strohgelbes Haar.

„Reich' auch mir die Hand, die mich gerettet hat,“ flüsterte jetzt auch Nadina mit ihrer melodischen Stimme und streckte Peter ihr zartes Patschelchen entgegen.

Verlegen trat Peter einen Schritt zurück.

„Laß Dir nur ruhig von dem Madel die Hand drücken,“ ermunterte ihn Väterchen Petrowitsch, der die Wuttkiflasche geholt hatte und Peter zur weiteren Stärkung ein Gläschen einschenkte. „Nadina ist dankbar, sie weiß, was sie Dir schuldig ist.“

„Ja, ich weiß es,“ bestätigte Nadina, indem sie beherzt die Rechte Peters ergriff. „Ohne Deine Hilfe läge ich jetzt starr und steif in dem graufigen Wasser, vielleicht Monate lang, bis die Frühlingssonne das Eis schmilzt . . .“ Nadina schloß bei diesem Gedanken an das graufige Bild die Augen.

„Oh, oh, Fräulein Nadina,“ lachte Peter, „so schlimm wäre es denn doch nicht geworden. Väterchen hätte den ganzen See aufhauen lassen, und dann hätten wir Sie ja bald gefunden.“

Nadina blickte ihn verständnislos an. Mütterchen unterbrach die Stille. „Wenn Du einen Wunsch hast, Peter, so sprich ihn aus,“ meinte die alte Dame, „ich möchte Dir gern an dem Tage, an welchem Du uns vor einem furchtbaren Unglück bewahrt hast, eine Freude bereiten.“

„Oh, oh, Mütterchen,“ lehnte Peter diese Freudenkundgebung ab, „so schlimm war die Sache gar nicht. Ich sah Fräulein Nadinas Haar,“ — er zeigte auf eine goldschimmernde Strähne, die auf der Decke lag, — durch das dünne Eis schimmern, mit der ein Theil des offenen Wassers überzogen war. Ich schlug das Eis durch, erfaßte das Fräulein, dann war alles erledigt; es war garnicht so schwer!“

Bei diesen Worten hatte Peter seine Mütze zu einem dicken Knoten zusammengedreht. Eine weitere Drehung war nicht mehr möglich, deshalb fing Peter an, den Knoten wieder zu entwirren.

„Hast Du auch den sauberen Herrn Konstantin Kussjoff gesehen?“ fragte Iwan Petrowitsch verächtlich.

„Er lief davon, um Leute zu holen, Väterchen,“ erklärte Peter.

„Ja, ja, er lief davon, wir haben es gesehen,“ schrie Iwan Petrowitsch wüthend.

„Auf Konstantins Gute ist kein See, kaum ein kleiner Teich; Fräulein Nadina wird dort nie in Gefahr kommen zu ertrinken,“ erklärte Peter mit seinem freundlichsten Lächeln.

Nadinas Augen füllten sich mit Thränen. „Du hast Recht, Peter, dort werde ich nie in einer Gefahr schweben,“ sagte sie leise.

Peter Micheiloff hatte sich mehr und mehr der Thür zugeschoben, er wollte offenbar das Freie gewinnen. Nadina mußte über seine Tölpelhaftigkeit lachen.

„Du willst uns schon verlassen, Peter?“ fragte Mütterchen. „Nun gut, aber stelle Dich zum Abendbrot wieder ein. Aber ich möchte Dich schon jetzt nicht mit leeren Händen aus dem Hause gehen lassen. Was soll ich Dir schenken, sage mir, was möchtest Du gerne haben?“

Peter lächelte glücklich vor sich hin.

„Welchen Wunsch Du auch immer hast,“ bestätigte Iwan Petrowitsch, „er wird Dir erfüllt werden. Forderst Du das Liebste, das Beste von uns . . . es ist Dein!“

Peters Brust hob und senkte sich, er rang nach Athem, dann stammelte er: „Nun, wenn Kaminka mir durchaus eine Günst gewähren will,“ — er zerrte krampfhaft an der wieder aufgedrehten Pelzmütze, — „und weil heute gerade mein Geburtstag ist, . . . und weil im Herbst die Bienen so gut eingetragen haben, so bitte ich aber gehorsamst um ein — Weißbröbchen mit Honig bestrichen!“

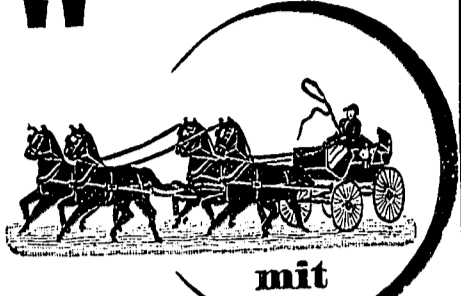
GUSTAV KESSLAU Potsdam

Elisabethstrasse 20

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 **Verdeckspriegel** und **Wagenpläne. Wagenwinden, Holz-Wuchten** und **Ketten.**

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

Wagenfabrik



mit **Dampfbetrieb.**

186 Löwen, Leoparden,



Ginsterkatzen, Zibethkatzen, Serwals etc. etc. fing Herr v. Quast in Milindani D. O.-Afr. mit unseren unübertroffenen Fallen.
Illustr. Preisliste gratis.
Renommierteste
grösste deutsche Raubthierfallenfabrik
E. Grell & Co., Haynau (Schles.)
Prämiirt mit silbern. u. gold. Medaillen.

Beste reine dänische Natur-Butter
in Dosen mit Patentverschluss.

Marke: A. Kraunsøe

RANDERS.

DÄNEMARK.

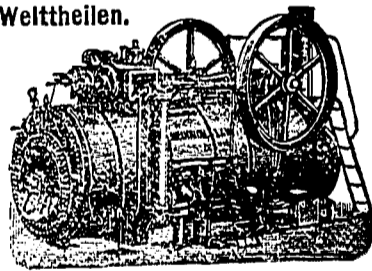
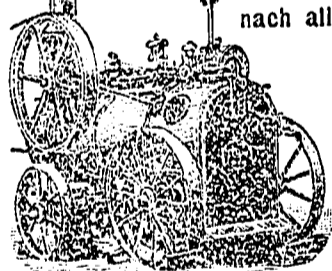
Generalvertretung für Deutsch-Ostafrika u. Zanzibar:

Cäsar Prediger & Co.,
Daressalam.

Heinrich Lanz, Mannheim.

Ueber 3500 Arbeiter.

Export
nach allen Welttheilen.



Lokomobilen bis 300 PS
für Industrie, Gewerbe und Landwirthschaft
beste und sparsamste Betriebskraft.

Bekanntmachung.

Der Bedarf an 300 Kisten Petroleum
500 " Seife und
200 Frazila Kamba (beste Sorte)

wird hiermit öffentlich ausgeschrieben und können sich die gesammten Geschäftstreibenden an der Lieferung beteiligen.

Angebote unter Beifügung von Proben sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 25. März l. J. Vorm. 10 Uhr hier einzureichen. Der Zuschlag wird bis zum 1. April l. J. ertheilt. Die Anlieferung hat spätestens am 25. April l. J. zu erfolgen. Die hierzu gültigen Bedingungen können hier eingesehen werden.

Daress-Salaam, den 21. Februar 1901.

Kaiserl. Zentralmagazin.
Wien.

Konkursverfahren

Ueber das Vermögen des Gastwirts **Adolf Weisemann**, hier, ist am 15. Februar ds. J. vorm. 10 $\frac{1}{2}$ Uhr das Konkursverfahren eröffnet worden. Zum Konkursverwalter ist Rechtsanwalt **Wendte** hier ernannt. Konkursforderungen sind bis zum 9. März ds. J. anzumelden.

Erste Gläubigerversammlung und Prüfungstermin am **13. März ds. J. Vormittags 10 Uhr.**

Offener Arrest mit Anzeigefrist bis 9. März ds. J.

Daress-Salaam, den 15. Februar 1901.

Der Kaiserliche Bezirksrichter.

Th. Groke, Maschinenfabrik in **Merseburg** (Deutschland) liefert Maschinen und ganze Einrichtungen für **Ziegeleien — Cementfabriken** feuerfeste Fabrikate — **Dachsteinfabriken** **Fussbodenplatten** jeder Art aus Thon und aus Cement **Zerkleinerungsmaschinen**, als: **Kugelmühlen, Steinbrecher** etc. **Dampfmaschinen** jeder Grösse.
Anfragen bitte ich, wenn möglich, Materialproben beizufügen.

92

C. VINCENTI

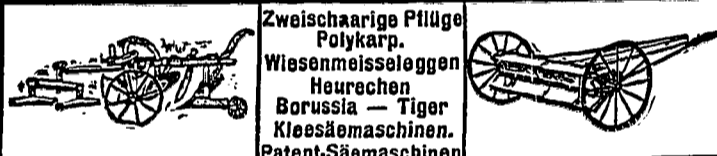
Einzig für Tropen haltbares
Bromsilberpapier, Pyro-Entwicklungs-Patronen, Neutrales Tonfixirbad.

Unbegrenzt haltbar. Keine Schwefeltonung.
stets auf Lager.

Sämmtliche photographische Arbeiten

Photographische Anstalt

DARESSALAM, Unter den Akazien



Zweischaarige Pflüge
Polykarp.
Wiesenmeisseleggen
Heurechen
Borussia — Tiger
Kleesäemaschinen.
Patent-Säemaschinen

Göpel, Locomobilen, Drills, Eggen, Dreschmaschinen für Dampf, Göpel, Hand, Acker-, Garten-, Wege-Walzen, Ringelwalzen, Maschinen u. Pflüge z. Kartoffelbau, Karren, Hack- u. Häufelpflüge, ein- u. mehrschaarige Pflüge, Heubereitungsmaschinen, Mähmaschinen, Kornreiner, Schrot- u. Quetschmühlen, Oelkuchenbrecher, Rübenschneider, Erdbohrer, Häckselmasch. f. Hand- u. Kraftbetrieb, Jauchefässer, Jauchepumpen, Jauchevertheiler, Düngerstreumasch., Maisrebbler etc. etc.

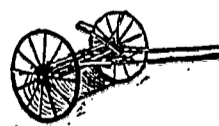
Carl Beermann

Berlin S.O., Vor dem Schlesischen Thore.
Fabrik landwirthschaftlicher und sonstiger Maschinen.
Eisengiesserei. Wagenbau. Dampfhammerwerk.

FILIALEN:

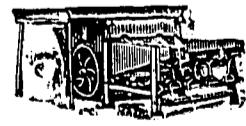
Berlin W., Leipzigerstrasse 127. Bromberg, Bahnhofstrasse 42/44.

Sprengwagen, Strassenkehrmaschinen, Ackerwagen, Bierwagen, Jauchewagen, Kohlenwagen, Milchwag., Möbelwag., Rollwag., Transportwag. etc.



Wiederverkäufer gesucht.

Vertretungen und Lager in allen grösseren Städten.

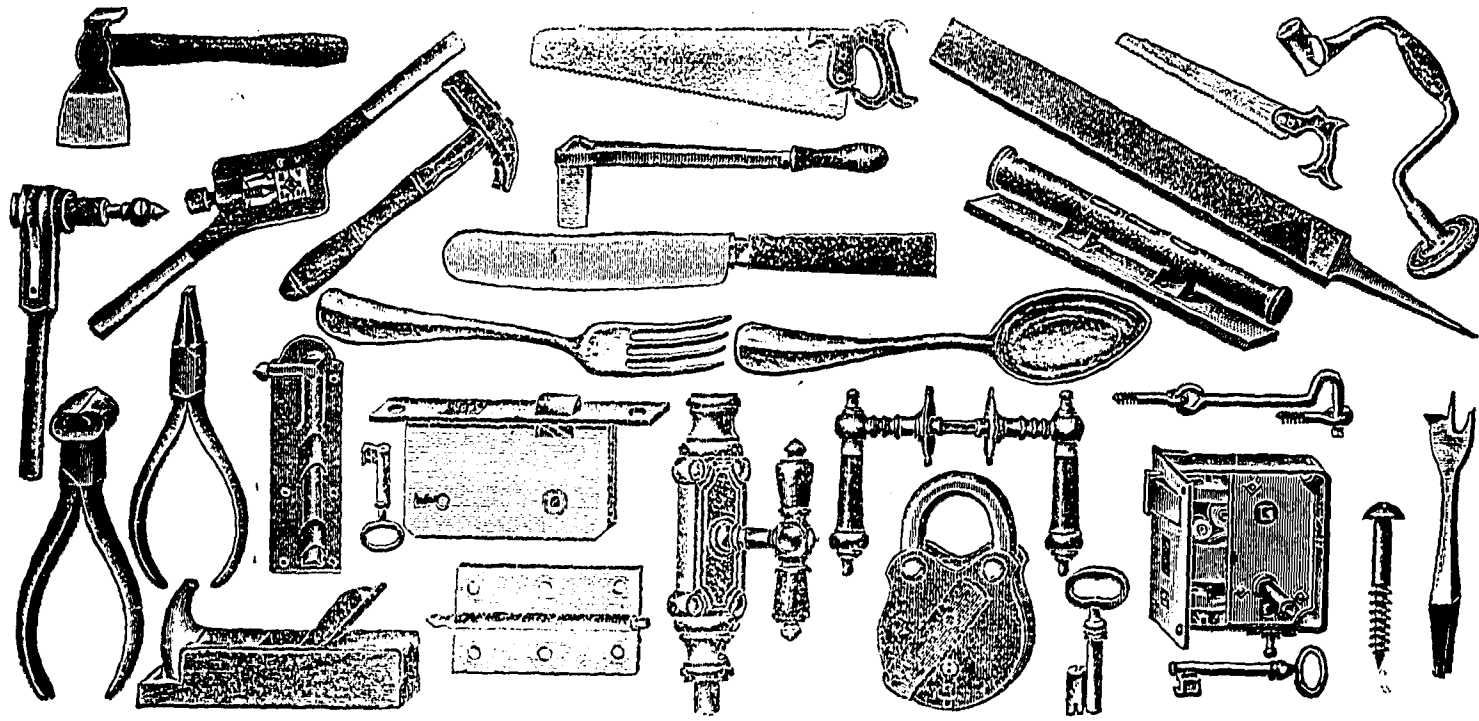


Beilagen, Prospekte, *
* Preis-Courante etc.

finden durch die
„**Deutsch-Ostafrikanische Zeitung**“
die weiteste und wirksamste Verbreitung. Anfragen etc. sind zu richten an die General-Vertretung der „Deutsch-Ostafrikanischen Zeitung.“

GEORG MÜGGE, Berlin W. 35.
Flottwellstr. 5.

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



Bade- und
Closet-Einrichtungen
Decimalwaagen
Wagenachsen
Schleif- und Abziehsteine
Linoleum
Stabeisen, Bohrstahl
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.

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. „Admiral“ Capt. Zemlin am 23. Februar 1901

„Kaiser“ Capt. Weisskamm am 10. März 1901

Nächste Abfahrt nach Südatrika

via Mozambique, Beira Delagoabay nach Durban.

Ab Daressalam: R. P. D. „General“ Capt. Bohnsack am 20. Februar 1901

Nächste Abfahrt nach dem Süden bis Quelimane

via Zanzibar, Kilwa, Lindi, Mikindani, Ibo, Mozambique und Beira.

Ab Daressalam: R. P. D. „???“ Capt. . . . am 10. März 1901

Nächste Abfahrt nach Bombay.

Von Zanzibar am 11. März 1901

Nähere Auskunft ertheilen die Agenten in Daressalam

HANSING & Co.

von Direktor Fabarius, dem Anwalt des ev. Hauptvereins für deutsche Ansiedler und Auswanderer, geleitete Kolonialschule, für die unsere Anstalt zugleich die geeignetste Vorschule bilden wird.

Die Wahl der Stadt Witzhausen als Sitz der Anstalt glauben wir als eine besonders glückliche bezeichnen zu können. In reizvoller Lage im lindenbeschatteten Werrathal in der Provinz Hessen-Nassau, unweit der hannoverschen Grenze gelegen, durch klimatische Vorzüge besonders begünstigt, die den Weinbau noch ermöglichen, von einem Kranz prächtiger Waldungen umgeben, von Bremen, Hamburg, Berlin, Dresden, Heidelberg Köln je 6-7 Stunden mit der Bahn entfernt, dürfte die Dertlichkeit allen Anforderungen entsprechen, die in hygienischer und landschaftlicher Hinsicht sowie hinsichtlich der wünschenswerthen Verkehrsverbindung billiger gestellt werden dürfen. Die Stadt zählt 3-4000 Einwohner, ist Sitz eines Landrathsamts, Amtsgerichts, einer Oberförsterei u. mit elektrischen Beleuchtungsanlagen versehen, und gestattet den Schülern den vollen Genuß der freien Natur, ohne die Vortheile einer mehr städtischen Lebensweise vermissen zu lassen. Die Nähe von Kassel und Göttingen bietet außerdem die Möglichkeit, die Bildungsschätze dieser Plätze für die Schüler nutzbar zu machen.

Die zwischen dem Verein und dem Leiter der Anstalt getroffenen Vereinbarungen bieten eine Gewähr dafür, daß diese in einer den berechtigten Wünschen der Eltern entgegenkommenden Weise geführt werden wird. Mit gutem Gewissen können wir also das neue Unternehmen allen den Eltern empfehlen, die ihre Söhne weniger zu jungen Gelehrten, als zu künftigen Männern, die den Anforderungen des Lebens auch in schwierigen Verhältnissen gewachsen sind, und tüchtigen Bürgern heranbilden und ihnen eine möglichst harmonische, alle geistigen und körperlichen Kräfte ausgleichende Erziehung auf sittlich-religiöser Grundlage, ohne konfessionelle Beschränkung angeeignet lassen wollen. Möge die neue Anstalt auch ihr Theil dazu beitragen, daß deutsche Tüchtigkeit ihren gebührenden Platz in der Welt sich erobere.

Witzhausen a. d. W., im Sept. 1900.

Im Auftrage des provisorischen Kuratoriums der Pensionsanstalt Lindenhof:
Dr. E. Kapff.

Anmeldungen bittet man rechtzeitig zu richten an Dr. E. Kapff, Witzhausen a. d. W. Pro-

spekte sind sofort nach ihrem Erscheinen gratis ebenda erhältlich.

Der Vorstand des ev. Hauptvereins für deutsche Ansiedler und Auswanderer, der, wie aus obigem ersichtlich, die Begründung der Anstalt für dringend notwendig erklärt und demgemäß unterstützt hat, empfiehlt sie den Deutschen im Auslande aufs wärmste.

Der Vorsitzende:

G. A. Schlechtendahl-Barmen.

Der Auswanderer-Anwalt:

Fabarius,

Direktor der deutschen Kolonialschule.

Der Geschäftsführer:

Dr. Uldinger.

Hochwasser im Hafen von Daresjalam.

Datum.	a. m.	p. m.
23. 2.	7 h 8 m	7 h 30 m
24. 2.	7 h 53 m	8 h 17 m
25. 2.	8 h 44 m	9 h 10 m
26. 2.	9 h 43 m	10 h 16 m
27. 2.	10 h 37 m	11 h 37 m
28. 2.	—	0 h 16 m
1. 3.	0 h 54 m	1 h 29 m

Niedrigwasser im Hafen von Daresjalam.

Datum.	a. m.	p. m.
23. 2.	0 h 57 m	1 h 19 m
24. 2.	1 h 41 m	2 h 5 m
25. 2.	2 h 31 m	2 h 57 m
26. 2.	3 h 27 m	4 h 0 m
27. 2.	4 h 37 m	5 h 17 m
28. 2.	5 h 56 m	6 h 36 m
1. 3.	7 h 11 m	7 h 45 m

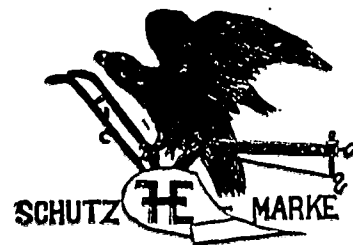
Am 25. 2. 9 h 15 m. p. m. Erstes Viertel.

Postnachrichten für Februar 1901.

Tag	Bezeichnung der Beförderungsgelegenheiten.	Bemerkungen.
1.	Ankunft des französischen Dampfers „Mpanjaka“ aus Zanzibar und Weiterfahrt nach den portugiesischen Küstenplätzen.	
2.	Abfahrt eines Gouv.-Dampfers nach den Nordstationen.	
3.	Ankunft des R.-P.-D. „Sultan“ von Bombay in Zanzibar.	
4.	Ankunft des von den Südstationen zurückkehrenden Gouv.-Dampfers.	
5.	Abfahrt eines Gouv.-Dampfers über Bagamoyo nach Zanzibar.	
6.	Ankunft des von der Zanzibartour zurückkehrenden Gouv.-Dampfers.	
8.	Ankunft des R.-P.-D. „Kanzler“ aus dem Süden und Weiterfahrt nach Europa.	Post an Berlin 3. 3.
8.	Ankunft des R.-P.-D. „Kaiser“ aus Europa.	Post ab Berlin 15. 1.
10.	Abfahrt „ „ nach dem Süden.	
10.	Ankunft des von den Nordstationen zurückkehrenden Gouv.-Dampfers.	
10.	Abfahrt eines Gouv.-Dampfers über Bagamoyo nach Zanzibar.	
11.	Ankunft des von der Zanzibartour zurückkehrenden Gouv.-Dampfers.	
11.	Abfahrt des R.-P.-D. „Sultan“ von Zanzibar über Tanga nach Bombay.	
12.	Abfahrt eines Gouv.-Dampfers nach den Südstationen.	Post ab Berlin 25. 1.
16.	Ankunft der englischen Post aus Europa in Zanzibar.	
17.	Abfahrt eines Gouv.-Dampfers nach den Nordstationen.	
18.	Ankunft des R.-P.-D. „Safari“ von Bombay in Zanzibar.	Post ab Berlin 29. 1.
19.	Ankunft des R.-P.-D. „Admiral“ aus Europa.	
20.	Weiterfahrt desselben nach dem Süden.	
20.	Ankunft des von den Südstationen zurückkehrenden Gouv.-Dampfers.	Post an Berlin 17. 3.
21.	Abfahrt der englischen Post von Zanzibar nach Europa.	
21.	Abfahrt eines Gouv.-Dampfers über Bagamoyo nach Zanzibar.	
22.	Ankunft des von der Zanzibartour zurückkehrenden Gouv.-Dampfers.	
22.	Ankunft des R.-P.-D. „Admiral“ aus dem Süden.	Post an Berlin 15. 3.
23.	Weiterfahrt des „ „ nach Europa.	
23.	Ankunft des französischen Dampfers „Mpanjaka“ vom Süden und Weiterfahrt nach Zanzibar.	
23.	Abfahrt des R.-P.-D. „Safari“ von Zanzibar über Mombasa nach Bombay.	
25.	Ankunft des von den Nordstationen zurückkehrenden Gouv.-Dampfers.	
26.	Abfahrt eines Gouv.-Dampfers nach den Südstationen.	Post an Berlin 19. 3.
26.	Abfahrt eines Gouv.-Dampfers mit französischer Post nach Zanzibar.	
27.	Abfahrt der französischen Post von Zanzibar nach Europa.	
28.	Ankunft der französischen Post aus Europa in Zanzibar.	Post ab Berlin 8. 2.
28.	„ des mit der französischen Post von Zanzibar zurückkehrenden Gouv.-Dampfers.	

**Champagner Goulet
Trarbacher Moselwein
Münchener Bürgerbräu**

zu beziehen von
Franz S. Steffens & Co., Daresjalam.



Actien-Gesellschaft

H. F. Eckert

Berlin-Friedrichsberg.

Spezialität:

Maschinen u. Geräte

für 88

coloniale Landwirtschaft.



Ein freundliches Zimmer zu mieten gesucht.

Offerten an die Exp. d. Ztg. unter 4 J. erbeten.

Älteste deutsche Schaumwein-Kellerei
Gegründet 1826.

Kessler Cabinet

dry und extra dry

G. C. Kessler & Co., Esslingen.

Hoflief. Sr. M. des Königs von Württemberg, Lief. Ihrer Kaiserl. Hoheit der Herzogin Wera, Grossfürstin von Russland, Sr. Durchl. des Fürsten von Hohenlohe, Deutschen Reichskanzlers, sowie vieler Casinos. 90

Ausländische u. Kolonialpostwertzeichen sowie Ganzsachen, sämtlich gebraucht, i u t

Dr. Karl Kompe
Friedrichroda in Thüringen.

GERMANIA
sei's Panier!

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

Unsere reichhaltige Sammlung von Adressen ermöglicht jede gewünschte Auskunft.

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

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

REIN-NAHRHAFT.
ESBENSEN'S BUTTER

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

TICKETS

in Blocks à 100 Blatt.

Papierwaren-Abtheilung der

Deutsch-Ostafrik. Zeitg.