

Deutsch- Ostafrikanische Zeitung.

Erscheint wöchentlich einmal.
Abonnementspreis vierteljährlich:
Für Daréssalam 3 Rup.
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 Bettzeile 50 Pf.
Abonnements nehmen sämtliche Postanstalten
Deutschlands und Oesterreich-Ungarns zum Preise
von 4 Mk. entgegen. — Postzeitungsliste 1753.
Telegramm-Adresse: „Zeitung Daréssalam“.

Jahrgang IV.

Daréssalam, den 6. September 1902

No. 36.

An Unsere Leser.

Wir erinnern ergebenst an rechtzeitige Erneuerung des am 1. Oktober 1902 ablaufenden Abonnements, damit eine Unterbrechung in der Zustellung der „Deutsch-Ostafrikanischen Zeitung“ vermieden wird.

Neu hinzutretenden Abonnenten, welche ihren Wohnsitz in Europa haben, geben wir bekannt, daß die Expedition der Zeitung auch bei Bestellung an unsere Berliner Generalvertretung, Georg Wigge, Berlin W. 35, Bülow Str. 54, auf Wunsch unter Kreuzband direkt von Daréssalam erfolgt, sich also des beschleunigten Empfanges der Zeitung wegen die Bestellung und Zahlung nach Berlin als zweckmäßig empfiehlt.

Die Expedition
der „Deutsch-Ostafrikanischen Zeitung“.

Ein letztes Wort.

Sechs Wochen noch trennen uns von dem Augenblick, in dem sich die Pforten des deutschen Reichstages seinen Abgeordneten wieder öffnen, um ihnen nach den heißen Sommermonaten und den Tagen der Erholung ein Feld reicher Arbeit vorzulegen. Unwillkürlich richten sich da auch die Blicke Aller in unserer Kolonie nach jener Stätte, von der uns Erlösung aus Hoffnungslosigkeit und Stumpfheit kommen soll. Genug ist schon geschrieben worden, aber trotzdem wollen wir nochmals in den Kampf für die endliche Bewilligung jener Mittel eintreten, die eine beginnende Erschlaffung von Handel und Verkehr in Deutsch-Ostafrika verhüten, vielmehr neues Leben und frischen Schaffensmut unserer Kolonie zuführen sollen.

Ueberzeugt von dem ungeheuren Werth von Bahnen für die Entwicklung des Innern unserer Kolonie und in richtiger Erkenntnis der Gefahren, welche Deutsch-Ostafrika durch den Bau von Eisenbahnen in den Nachbarcolonien drohten, trat vor 4 Jahren unser früherer Gouverneur Herr v. Liebert mit ganzer Kraft für den Bau von Eisenbahnen in Deutsch-Ostafrika ein und hatte auch den Erfolg, daß vor etwa 2 1/2 Jahren die Vorlage zum Bau einer Zentralbahn dem Reichstage zum ersten Male vorgelegt wurde, wo derselben jedoch mehrere Male ein klägliches Ende beschieden wurde. Kurz vor Schließung des Reichstages vor drei Monaten sollte nun die aus einer Stichbahn-Zinsgarantie umgewandelte Vorlage endlich ihre Erledigung finden, wurde aber trotzdem „wegen zu ungünstiger Aussichten“ wieder auf den Herbst verschoben.

Einen Hauptgrund dafür, daß wir von unserem Heimatlande und seinen Vertretern im deutschen

Reichstage so stiefmütterlich behandelt werden, können wir wohl in erster Linie in der Unwissenheit suchen, welche immer noch bei einem größten Theile des deutschen Volkes über das Bestehen, die Einrichtungen und Verhältnisse in den deutschen Kolonien besteht. Und woran liegt das? Wohl daran, daß dem Volke nicht die nötige und ausreichende Belehrung und Belehrung darüber geboten wird. Wohl bestehen in fast allen größeren Städten Deutschlands Kolonial- und andere ähnliche Zwecke verfolgende Vereine, deren Thätigkeit aber vielfach nicht über den Rahmen des Vereins hinausgeht. Und gerade hierin muß Wandel geschaffen werden. Die große Masse des deutschen Volkes muß mit ihren Kolonien mehr bekannt gemacht, öffentliche Vorträge im größerem Maßstabe müssen gehalten und die koloniale Thätigkeit in den Kolonial-Vereinen mehr nach außen hin bethätigt werden. Es würden sich schon Männer finden, die die Agitation in das richtige Fahrwasser bringen würden, und ist die koloniale Sache erst einmal ins Rollen gekommen und hat sie im deutschen Volke erst festen Fuß gefaßt, so können wir auch mit Sicherheit annehmen, daß uns geholfen ist und auch jederzeit Hilfe zu Theil werden wird. Denn sind die Volksvertreter sich gewiß, daß sie das Vertrauen ihrer Wähler in kolonialen Dingen hinter sich haben, so werden sie auch nicht zögern, den Kolonien das zu geben, was ihnen noth thut.

Kann nicht für die Kolonien dasselbe und noch in viel größerem Maße geschehen, was für die deutsche Flotte gethan wurde und gethan wird. Man möge sich nur der Zeit vor 5 Jahren erinnern, mit welchen Mitteln und welcher Ausdauer die Freunde der Flottenvorlage ihre Sache vertraten, was für Früchte und Erfolge sie davontrugen, und wie gefestigt steht der daraus hervorgegangene Flottenverein heute da mit seinen Tausenden von Mitglieder. Und gerade unsere Flotte hängt mit den Kolonien so eng zusammen, daß man sich das eine ohne das andere nicht denken kann. Haben wir die kolossalen Summen ausgegeben und geben wir sie noch weiter aus für eine starke Flotte zum Schutze der Deutschen im Auslande und besonders der deutschen Kolonien, so müssen wir doch auch dafür Sorge tragen, daß jenes Geld, welches zum Schutze unserer Kolonien ausgegeben wird, auch seine Früchte trägt und daß wir als Gegengabe der Kolonien die werthvollen Schätze derselben heben und daraus Nutzen ziehen können, was aber aus Mangel an den nötigen Verkehrsmitteln niemals eintreten kann. Um Deutsch-Ostafrika zur Weiterentwicklung und Existenz zu verhelfen müssen wir die reichliche Unterstützung unseres Mutterlandes haben. — „Sollen wir deutschen Steuerzahler“ so schreiben vor Kurzem die „M. N. N.“ in einem längeren Artikel über Deutsch-Ostafrika, „der Kolonie jedes Jahr die Summe von 6—7 Millionen Mark in den Rücken schmeißen, ziehen nicht den geringsten Gewinn daraus, und stehen

nach 50 Jahren viel schlimmer da wie jetzt, oder sind gezwungen Deutsch-Ostafrika an eine fremde Nation zu veräußern. Oder sollen wir die während dieser Zeit zu verausgabenden Summen auf einmal in die Kolonie stecken, damit wir uns dieselbe erhalten und nach wenigen Jahren einen horrenden Gewinn daraus erzielen?“ Diese Frage wird sich Jeder selbst beantworten können. Mit der Hergabe von geringen Mitteln ist uns jetzt nicht mehr geholfen, hier kann nur ein großes und schnell gegebenes Kapital einschneidende Aenderungen zum Bessern in der Kolonie eintreten lassen. Die zum Bau einer Eisenbahn dem Reichstage zugegangene Vorlage birgt in sich einen Passus, der einen trüben Schatten auf dieselbe wirft und die Freunde unserer Kolonie selbst bei einer anstandslosen Bewilligung nicht in vollen Maße befriedigen wird. Danach soll nämlich die 210 Kilometer lange Strecke von Daréssalam bis Mrogoro binnen 5 Jahren fertiggestellt und dem Betriebe übergeben werden. Würden wir nun die Bahn, wenn die Zinsgarantie vom Reiche übernommen wird, in obengenanntem Zeitraume fertigstellen und auch bei dem eventuellen künftigen Weiterbau bis Ujiji so fortfahren, so wäre für die gesammte Strecke Daréssalam—Ujiji = ca. 1500 Kilometer der kolossale Zeitraum von 35 Jahren nötig. In noch viel langsamerem Tempo ist die 80 Kilometer lange Ujambarabahn gebaut worden und zwar in einem Zeitraume von 7—8 Jahren, das macht nur 10 Kilometer pro Jahr! Was für ein Kinderpiel aber ist das gegen die großartigen Leistungen der fremden Nationen beim Bau von Eisenbahnen in ihren Kolonien. Drei Jahre brauchten die Engländer, um die etwa 1000 Kilometer lange Uganda-Bahn zu vollenden, in 8 Jahren wollen die Belgier die große Kongo-Bahn, etwa 1500 Kilometer, fertigstellen und sogar die mit deutschem Kapital zu erbauende große Bagdad-Bahn mit einer Strecke von 2500 Kilometern darf nicht mehr als 8 Jahre in Anspruch nehmen. Staunen muß man über die Leistungen des Auslandes, welches, von der Bedeutung und Rentabilität seiner großen Unternehmungen überzeugt, zu der Einsicht gekommen ist, daß schnelle Arbeit und vor allem keine halbe Arbeit in solchen Fällen am Platze ist und daß kleine Bahnstrecken, welche wenige Kilometer von der Küste entfernt schon ihr Ende erreichen, einem großen noch unaufgeschlossenen Lande verhältnismäßig nur wenig Nutzen bringen können.

In dem Zeitraume, in welchem die Strecke Daréssalam—Mrogoro fertiggestellt werden soll, müßte die ganze geplante Zentralbahn vollendet werden, damit wir so schnell wie möglich zu einem Verkehrsweg gelangen, welcher Deutsch-Ostafrika in seiner ganzen Länge von Ost nach West durchschneidet und durch den dann auch seine eigene Rentabilität gesichert ist. Wenn auch die Gegner der Zentralbahn mit aller Schärfe dagegen arbeiten und angeben, daß sich eine Eisen-

bahn in Deutsch-Ostafrika mangels der vorläufig nur geringen Beförderung von Gütern und Schwarzen nicht rentieren wird, so können wir ihnen nur sagen, daß einem Lande, mag es auch noch so armfelig beschaffen sein, in den Eisenbahnen und allen dem Verkehr dienenden Einrichtungen die Mittel in die Hand gegeben sind, welche es zur Besserung seiner Lage und zu seinem Aufschwunge benötigt. Und fernerhin hat Deutschland sich seine Kolonien doch nicht nur zum Zwecke der Ausnutzung ihrer Kulturen beschafft, sondern hauptsächlich auch deshalb, um dem Ueberschuß seiner schnell anwachsenden Bevölkerung geeignete Auswanderungsgebiete offen zu halten.

Möge also der deutsche Reichstag uns das Dringlichste geben, was wir zu unserer Existenz und Fortentwicklung gebrauchen und möchten sich die Männer finden, die mit der ganzen Kraft ihres Schaffens für unsere Kolonie eintreten und ihr zum Wohle verhelfen, denn nur eine kurze Spanne Zeit des Zögerns noch und wir werden an der Klippe angelangt sein, wo wir die Zukunft Deutsch-Ostafrikas aufgeben, es womöglich veräußern oder wieder zu dem werden lassen, was es früher war. Die Pflicht eines jeden vaterlandsliebenden Deutschen aber ist es, dies zu verhüten. Unsere Kolonie ist auch ein gut Theil unseres Vaterlandes, deutsches Blut ist hier geflossen und trinkt den Boden Deutsch-Ostafrikas, und niemals wieder darf deshalb ein Stückchen Erde davon aus unseren Händen gelangen, dafür wird uns, das glauben wir sicher, der deutsche Name Bürgerschaft leisten.

Aus der Kolonie.

— Aus Ost-Ufambara. — Die diesjährige Kaffee-Ernte auf den Plantagen Ost-Ufambaras verpricht, wie uns aus zuverlässiger Quelle mitgetheilt wird, eine außergewöhnlich gute zu werden. Auf der Plantage Derema (Deutsch-Ostafrikanische Gesellschaft) z. B. sind in der sogenannten Vorernte allein 700 Sack geerntet worden, und die Gesamternte dortselbst, welche im November beendet sein dürfte, wird sich voraussichtlich auf ca. 6000 Sack belaufen. Auch auf der Prinz Albrecht Plantage sieht man dieses Jahr einer reichen Ernte entgegen. Auf der Plantage Bulwa (Ufambara Kaffeebau-Gesellschaft) ist neuerdings mit Erfolg der Versuch gemacht worden zwischen die „gestreiften“ *) Bäume Zwischenkulturen, vor allem Mais zu pflanzen, man beabsichtigt dadurch einen Theil der durch die gestreiften Bäume verloren gehenden Kaffeeernte zu ersetzen und außerdem für die ruhenden Bäume durch das unterzupflügende Maisstroh ein gutes Düngungsmittel zu haben. — Der so gefürchtete Bohrkäfer, ein Kaffeeschädling, welcher eine Zeit lang die Pflanzler-Gemüther in Ufambara in berechtigter Aufregung versetzte, soll bereits fast vollkommen verschwunden sein, so daß es Mühe gemacht hat, für die Studien des Professor Zimmermann in Umani überhaupt einige Exemplare dieses Schädlings aufzutreiben. Dagegen macht ein neuer Schädling, eine kleine weiße, mit schwarzen Punkten auf dem Rücken versehene Wanze, den Plantagenleitern einige Sorge. Der Schädling fest sich in der Regel zwischen den Kaffeekirschen, die ja in der Regel in einem Bündel zusammenhängen, fest und bohrt die einzelnen Kirschen an, welche dann faulen. Vorläufig ist diese Wanze nur vereinzelt aufgetreten, und man hofft, daß sie sich nicht weiter verbreiten wird. Professor Zimmermann, welchem jener Schädling bisher unbekannt war, ist augenblicklich damit beschäftigt, denselben zu studieren.

*) Gestreifte Kaffeebäume sind solche Bäume, welche sich bereits übertragen haben und deshalb zwecks Erholung eine Zeit lang ruhen und brach stehen sollen. Um dieses zu können, muß der Baum seiner Blätter und Früchte (Kirschen) entledigt, d. h. „gestreift“ werden.

— Zur Transportfrage. — Als vor zwei Jahren der früher in unserer Kolonie thätige Thierarzt Schmidt seine Lastentransport- und Fahrversuche mit Kameelen nach Mafisi und Kilossa unternahm, haben wir auf Grund eigener Beobachtungen in einem Aufsatz der Meinung Ausdruck verliehen, daß jene Versuche zwar als sehr dankenswerth anzuerkennen seien und uns einen willkommenen Beitrag zur Lösung der Transportfrage böten, daß jedoch — in der Hauptsache aus klimatischen und Bodenbeschaffenheitsgründen — die allgemeine Verwendung des Ka-

meels als Transportmittel in Deutsch-Ostafrika sich nicht Bahn brechen würde. Nachdem nun Thierarzt Schmidt lange Zeit über seine damaligen und späteren Erfahrungen geschwiegen hatte, veröffentlicht er jetzt endlich im „Dtsch. Kolonialblatt“ über jene Frage einen längeren Aufsatz, von welchem wir einige Auszüge nachstehend folgen lassen:

„Die Versuche, Kameele zu Transportzwecken in Ostafrika einzuführen, reichen bis in die Zeit der ersten Durchforschung des Landes zurück. Einer der nüchternsten Beobachter afrikanischer Verhältnisse, Thomson, sagt in seinem Buch: „To the Central African Lakes and back“, Bd. II, S. 287: „Mir scheint das Land zwischen Nyapua und Ugogo außerordentlich für das Kameel geeignet zu sein. In jeder Hinsicht stimmt jener Distrikt mit den Ländern in Nordafrika überein. Von der Küste bis Nyapua scheint man das Thier nicht ziehen zu können wegen einer Reihe von Gründen, die noch nicht eingehend studiert sind. Ueber die Steppengebiete aber durch Ugogo, den schwierigsten Theil Ostafrikas, scheint es mit Vortheil benutzt werden zu können.“ — Direkte Versuche mit Kameelen stammen aus der Zeit der deutschen Herrschaft. Der damalige Reichskommissar v. Wissmann und nach ihm Oberst v. Trotha haben Versuche angestellt, doch waren dieselben, ebenso wie spätere in Englisch-Ostafrika, nicht eben ermutigend. Es ist oft die Frage aufgeworfen worden, warum die Araber, deren ureigenstes Hausthier doch das Kameel ist, in Deutsch-Ostafrika nie mit Kameelen Transportversuche ins Innere gemacht oder doch davon abgesehen und sich auf den Transport mit Trägern beschränkt haben. Wer das Land von der Küste bis Tabora kennt, wird unschwer herausfinden, daß das Buschland, durch das sich die Regelpfade hindurchwinden, für ein gepacktes Kameel kein Fortkommen zuließ. Diese Verhältnisse sind aber geschwunden, nachdem seit der deutschen Herrschaft sich breite, ausgebaute Wege von der Küste bis zu dem Seengebiet ziehen.

Das Kameel geht ohne Schwierigkeit in Deutsch-Ostafrika durch die Bugu- und Kisseraweberge und über die Ausläufer des Ugogengebirges. Den Abhang des berühmten ostafrikanischen Grabens, den Aufstieg von der Ugogosteppe zur Station Kilimatinde, habe ich auf dem Rücken des Kameels in 15 Minuten zurückgelegt, eine Leistung, die um so höher zu schätzen ist, als es vielleicht das erste Mal ist, daß überhaupt Jemand den Aufstieg auf dem Rücken eines Thieres zu Wege gebracht hat. Weiter aber bestehen auf dem ganzen Wege von der Küste bis zum Viktoria-Nyanza keine nennenswerthen Gebirgszüge. Das Kameel fühlt sich ebenso wohl und behaglich an der Küste wie auch 2000 Meter über dem Meere auf den innerafrikanischen Hochplateaus. Es geht in der Trockenzeit am besten auf ebenem, festem, sandigem Boden; in der Regenzeit gleitet es auf lehmigem Boden leicht aus, geht jedoch stundenlang durch Wasser, sofern es nur Grund unter den Füßen finden kann und der Boden das Thier nicht zu tief in den Morast einsinken läßt.

Da meine Kameelversuche auf der Basis der beiden großen Vorbedingungen, 1. daß das Kameel nicht dem Texasfieber unterliegt und 2. daß die Strecke Dar-es-Salam—Kilossa—Nyapua—Kilimatinde—Tabora—Victoria Nyanza सुरastri ist, aufgebaut sind, sind alle Nebenumstände, die noch hinzukommen, wie die Ueberwindung von Terrainschwierigkeiten und die Ernährungsfähigkeit des Kameels, nur von nebensächlicher Bedeutung. Sie sind bedeutungslos im Hinblick auf die Kenntniß und Würdigung dieser beiden Krankheiten, sie erscheinen aber in den Augen des Laien als die Hauptsache in Anbetracht der großen Anstrengungen, die bei der Durchführung der Versuche an die Leistungsfähigkeit des Reiters gestellt wurden, zumal umfangreiche Versuche dieser Art in ihrer Durchführung neu sind und den Stempel der Originalität an sich tragen. Ich habe allerdings nicht vom grünen Tische, sondern mehrere Jahre aus dem lebendigen Buche der Natur meine Erfahrungen gesammelt.

Danach schien das Kameel allen anderen in Betracht kommenden Nutzhieren bei Weitem überlegen zu sein durch seine Billigkeit, durch seine Immunität gegen Texasfieber, durch seine leichte Ernährungsfähigkeit und durch seine überlegene Leistungsfähigkeit sowohl hinsichtlich der Vielseitigkeit der Leistung als auch hinsichtlich der Kraftentfaltung.

Am naheliegendsten war es für mich, Transportversuche mit Kameelen anzustellen.

Meinen ersten derartigen Versuch machte ich gelegentlich einer Dienstreise nach der Mafisifähre, wobei ich zum ersten Male keine Träger verwendete. Ich packte die zwei Zelllasten, eine Kochlast, eine Bettlast, eine Tischlast, eine Medizinlast und zwei Eklasten, Summa acht Lasten, auf den Rücken eines Kameels und wandte mich, nur von einem Jungen und einem Kameelführer begleitet, dem Innern zu. Der erste Reisetag von Dar-es-Salam bis Bugu wurde in fünf Stunden zurückgelegt. Das Terrain war eben, bot keine Hindernisse und konnte von vornherein als überwunden angesehen werden.

Anfangs fehlte mir natürlich die Erfahrung, und wie leicht erklärlich, wurden die Gurte des Tragsattels bei einer Belastung von rund 5 Centnern schon nach wenigen Schritten lose und mußten nachgeschaltet werden.

Am zweiten Tage ging es durch das bergige Terrain von Kisserawe. Es war mir vollkommen neu, wie sich das Thier in diesem gebirgigen Gelände bewegen würde. Es wurde die Strecke bis Kola (27 km) in 7 Stunden zurückgelegt. Allerdings ging es ohne Kunstgriffe nicht ab. Da die Lasten ihrer Beschaffenheit wegen nach vorn und nach hinten über das Thier hinaustragten, machten sie beim Abstieg bedeutliche Schwankungen; und da diese Schwankungen mit den Bewegungen des Thieres nicht übereinstimmten, so sah sich dasselbe veranlaßt, die Last zeitig genug zu stützen, weshalb es in solchem Falle kurze Schritte machte. Wenn man bedenkt, daß 525 Schritt einen Kilometer ausmachen, und somit die Schrittlänge eines Kameels nahezu zwei Meter beträgt, andererseits das Kameel ein Paßgänger ist und die Last beständig von einer Seite zur anderen wirft, so kann man sich leicht vorstellen, daß die Last in bergigem Terrain frühzeitig gestützt werden muß, als es auf ebenem Boden der Fall ist. Um die Schwankungen weniger groß zu machen, habe ich die Last beim Abstieg jedesmal nach unten drücken lassen. Beim Aufstieg liegt die Last von vornherein stets nach hinten, weshalb ein Nachunterdrücken in diesem Falle nicht nöthig ist. Gerade hier kann man den besten Maßstab an die Leistungsfähigkeit des Kameels stellen. Es giebt kaum eine andere Stelle, wo das Bergauf und Bergab zahlreicher anzutreffen ist; als auf der ganzen Karawanenstrasse von Dar-es-Salam bis zum Nyanzasee wenigstens die Höhenunterschiede an anderen Orten größer sein mögen. Es mag eine offene Frage bleiben, ob es gerathen ist, des Nachts oder in der Frühe zu reisen. So oft ich es auf meinen weiten Wanderungen in Deutsch- und Englisch-Ostafrika und Uganda nur möglich machen konnte, habe ich mit Vorliebe die Nacht benutzt.

Der Weg ging über mäßig ebenes Terrain ohne viel Steigungen bis zum Mfenga, wo ich nach 6 1/2 Stunden ankam. Von Mfenga bis zur Mafisifähre beträgt die Strecke nochmals 26 km und bietet absolut keine Schwierigkeiten. Auf dem Rückwege zum Mfenga erlebte ich ein Abenteuer.

Die Brücke, die über den Lugolobach führte, war mehr als schadhast, und da ich sie nicht ausbessern konnte, verdeckte ich ihre Blöße mit Gras. Was vorauszusehen war, geschah; das Kameel brach auf der Mitte der Brücke mit derselben durch, machte einen gewaltigen Satz und rettete sich an das jenseitige Ufer. Aber es hat diese Hinterlist nie vergessen. Als ich am nächsten Tage wieder an die schadhafte Stelle gelangte, um dasselbe Manöver zu wiederholen, war es auf keine Weise zum Hinübergehen zu bewegen. Dieses Gerücht verbreitete sich sehr schnell in den umliegenden Ortschaften. Während sich sonst die Einwohner scheu zurückhalten, kamen sie mir zahlreich von Bunduguru ungerufen zu Hülfe, gruben die steilen Uferländer des Baches ab und brachten auf diese Weise das Kameel glücklich hinüber. Dem Kameel wurden kurz entschlossen die Füße zusammengebunden und dasselbe unter lautem Hulloh hinübergeschleift, wobei den Wilden die energischen Protestrufe des Kameels am meisten Vergnügen bereiteten.

Ich zog aus diesem Erlebnis die Lehre, daß Brücken in Afrika nutzlos, ja sogar gefährlich sein können, wenn sie nicht eine schwere Belastung in der Regen- und der Trockenzeit* zu tragen vermögen.

*) Vergl. auch Nr. 39 u. 40 II. Jahrg. der „Dtsch.-Ostafrik. Ztg.“: „Wege- und Brückenbeschaffenheit auf der barra-barra nach Kilossa und Mafisi.“

Lange & Gutzeit

Wagenbau
Berlin O. 34

Transport-Wagen aller Art
vielfach für die Kolonien geliefert.
Grösste Transport-Wagenfabrik Deutschlands.

OVOS

Pflanzenfleich-Extrakt
ist bedeutend nahrhafter
und die Hälfte billiger, als
alle Fleisch-Extrakte;
verstärkt Bouillon, Suppen, Saucen,
Gemüse etc

Elwels-Extrakt-Kompagnie, G. m. b. H.
Berlin N. 58, Stargarderstrasse 60.
Infolge absolut. Haltbarkeit u. Geruch-
freiheit f. d. Tropen d. Geeignete.

Taschenmesser, Packnadeln,
Musterbeutel, Karten ohne Gold-
rand, Karten mit schwarzem Rand,
Kreide in Stangen und in Stücken,
Blitzordner, Kopierpressen

vorrätig bei der
Deutsch-Ostafrikanischen Zeitung.

Briefmarken aller Länder
kauft
Ernst Sahn, Naumburg (Saale).

Salta-Spiele

Skat-Karten
(32 Blatt)

Whist-Karten
(52 Blatt)

Knobel-Becher

Lampions

Zeitungshalter

Gratulations-Karten
in neuen Mustern

stets vorrätig

Deutsch-Ostafrikanische Zeitung.

UNION-CASTLE LINE.

DONALD CURRIE & Co., Managers.

Die rühmlichst bekannten Dampfer der

Union-Castle Mail Steamship Co., Ltd.,
unterhalten

regelmässige 14tägige Dampfer-Verbindung
zwischen

Hamburg, Süd- u. Ost-Afrika u. Mauritius.

Abgang von Hamburg jeden zweiten Mittwoch nach

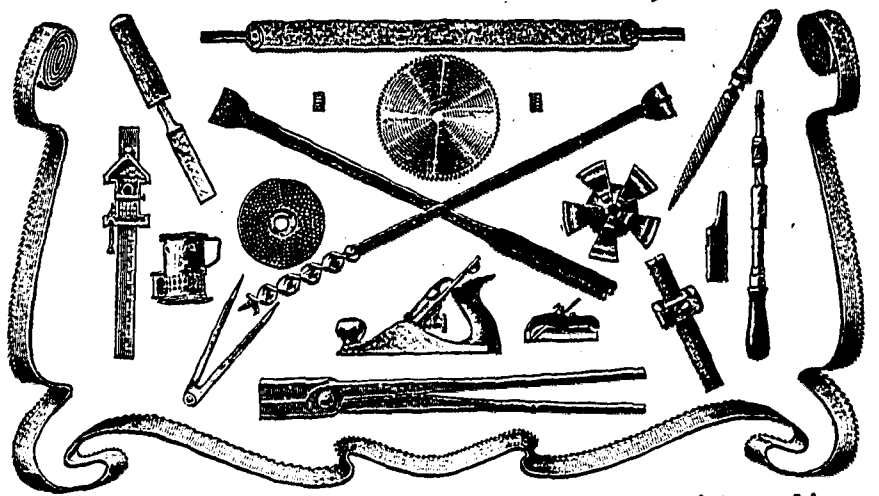
Capstadt, Mossel-Bay, Port Elizabeth (Algoa-
Bay), East London, Natal und Delagoa-Bay

abwechselnd bis Beira oder Mauritius weitergehend
mit Gütern und Passagieren.

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 die Agenten
der Linie.

Suhr & Classen, Hamburg, 8

Wilhelm Eisenführ, Berlin S. 14.



Neue Preisliste über Holzbearbeitungs-Werkzeuge ist erschienen u.
wird von der Exped. d. Ztg. abgegeben.

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

finden durch die
„Deutsch-Ostafrikanische Zeitung“
die weiteste und wirksamste Verbreitung. Anfragen u. sind zu richten an die
General-Vertretung der „Deutsch-Ostafrikanischen Zeitung.“
GEORG NIGGE, Berlin W. 35.
Lützowstr. 54.

Zur sofortigen Herstellung vorzüglicher, trinkfertiger Kraft- oder Fleischbrühe
leisten
MAGGI'S
Bouillon-Kapseln
ausgezeichnete
Dienste. Sie sind
nichts anderes als
vollständig einge-
dickte Fleischbrühe
in bisher unerreichter Qualität und bedürfen keines weiteren Zu-
satzes als kochenden Wassers. Besonders geeignet zur Mitnahme
auf Touren und Reisen. MAGGI G. m. b. H., Berlin W. 57.

Freiwillige

Grundstücks-Versteigerung.

Am 26. September d. J. werden folgende zur Konkursmasse
Jaffer Somar in Saadani gehörige Liegenschaften an Ort und
Stelle durch den Konkursverwalter öffentlich verkauft werden:

- 1) In Mkwadya: 5 Schamben mit etwa 850 Palmen und
4 Hütten; Morgens 7 Uhr. — Sodann Landmarsch nach Mbuyuni.
- 2) In Mbuyuni: 5 Schamben mit etwa 1100 Palmen; Mittags
12 Uhr. 3) In Uwindje: 4 Schamben mit etwa 800 Palmen
und 4 Hütten; Nachmittags 2 Uhr. 4) In Saadani: 2 Schamben
mit 3 Hütten und etwa 500 Palmen, die Karawanenerei, die Markt-
halle, 7 Makutihäuser, sämtlich in Saadani; außerdem 3 Dhaus.

Der Zuschlag wird nach Genehmigung der Gläubiger-Ver-
sammlung am 3. Oktober ds. J. erteilt. Näheres bei dem Kon-
kursverwalter. Widersprüche gegen den Verkauf finden nur bis
2. Oktober ds. J. Berücksichtigung.

Bagamoyo, den 25. August 1902.

Kaiserliches Bezirksamt.

Bekanntmachung.

Im Konkurse Numaliza werden diejenigen Gläubiger,
deren Forderungen nicht festgestellt sind, aufgefordert, bis zum Ab-
laufe einer Ausschlussfrist von vier Wochen dem Konkursverwalter
den Nachweis zu führen, daß und für welchen Betrag die Fest-
setzungsklage erhoben oder das Verfahren in dem früher anhäng-
lichen Prozeß aufgenommen ist.

Werden die Nachweise nicht rechtzeitig geführt, so werden die
Forderungen bei der demnächst vorzunehmenden Verteilung nicht
berücksichtigt.

Daresjalam, den 30. August 1902.

Der Kaiserliche Bezirksamtman.

v. Winterfeld.

S. ADAM Berlin W.

Leipzigerstrasse 27/28.

Tropen-Anzüge, weiss Satin: Mk. 9.50, Khakey Mk. 9.75.
Tropenhelme Mk. 8.50. Mützen Mk. 2.50.

Pyjamas — Flannelhemden.

Gamaschen. — Mosquito-Netze. — Schlafdecken.

Prof. Dr. Jägers Gesundheits-Unterwäsche.

Spezial-Cataloge gratis und franco.

Von der Meteorologischen Hauptstation.

Witterungsbeobachtungen der Station Dar-es-Salam vom 28. August bis 3. September 1902.

Datum	Luftdruck in mm red. auf 00. See- höhe 12 m 700 —			Temperatur.						Dunstdruck in mm			Relat. Feuchtgt. in %			Regen in mm	Sonnen- Scheindauer		Verdun- stung in mm.	Wind, Richtung und Stärkegrad (0-12).					
	7 a	2 p	9 p	Trocknes Therm.			Feuchtes Therm.*			7 a	2 p	9 p	7 a	2 p	9 p		h	m		7 a	2 p	9 p			
August 28.	63,7	62,5	63,5	20,5	27,4	24,8	19,9	23,9	22,6	19,8	29,0	49,2	16,9	20,2	19,3	94	75	83	—	10	9	1,2	ESE 1	ENE 3	ESE 1
29.	63,8	62,2	63,5	20,9	26,8	23,5	20,2	22,3	21,5	20,3	28,2	46,7	17,3	17,7	18,0	94	67	84	—	3	21	1,0	SSE 1	ENE 1	(SSE) 0
30.	62,9	61,7	63,0	20,0	27,0	23,2	19,3	22,9	21,4	19,3	28,2	49,1	16,2	18,6	18,1	94	70	85	—	7	58	1,1	SSE 1	ENE 4	SSE 1
31.	63,3	62,3	62,7	21,8	27,8	23,8	20,9	23,2	21,7	20,5	28,2	48,6	17,8	18,9	18,2	92	68	83	—	9	29	1,2	SSE 1	ENE 2	SSE 1
Mittel 21-31	63,2	62,0	62,9	20,6	27,5	23,5	19,9	23,0	21,6	19,6	28,7	50,8	16,9	18,6	18,2	94	68	85	Summen	7	59	1,2	SSE 1	ENE 3	SE 1
Monats-Mittel	63,5	62,5	63,3	20,5	27,8	23,2	19,8	22,5	21,4	19,5	28,7	50,7	16,8	17,2	18,0	94	64	86	Mts. Sm.	8	6	1,2	SSE 1	ENE 3	SSE 1
Sept. 1.	63,0	61,3	61,9	20,8	27,9	23,9	20,1	23,3	21,6	20,2	29,4	50,1	17,2	18,9	18,1	94	67	82	—	10	10	1,3	SSE 1	ENE 3	SSE 1
2.	62,9	61,0	62,2	21,4	27,6	23,8	20,7	24,3	21,9	20,3	28,8	50,6	17,7	20,8	18,6	94	76	85	—	9	38	1,1	SSE 1	ENE 4	SSE 1
3.	63,2	62,3	63,0	23,0	27,5	24,0	22,0	23,9	22,5	21,5	28,3	48,0	19,1	20,3	19,4	92	74	87	—	9	50	1,1	(ESE) 0	ENE 4	SE 1

*) Mit Assmann's Aspirator gemessen.

Achtung! Bekanntmachung. Achtung!

Meine verehrten Kunden von Dar-es-Salam u. U. mache ich darauf aufmerksam, daß ich der einzige Berechtigte bin, welcher für die Firma „Primji Kuverji-Goldsmith“, Unter den Afazien gelegen, Geld einkassieren darf. Ich bitte daher auch nur an mich zu bezahlen, da das Geld, welches an andere im Laden befindliche Personen bezahlt wird, meist nicht in meine Hände gelangt. Der Name eines meiner Brüder, an welchen ich vor Allem keine Zahlungen zu leisten bitte, ist Dhanji Kuverji. Der Unterzeichnete, allein berechtigte Geldempfänger des Goldschmiedgeschäfts ist wohl den meisten Europäern von Dar-es-Salam bekannt.

Hochachtung

Primji Kuverji.

**Bremer
und
alle
andern**

Cigarren, Cigaretten u. Tabake
bezieht der Raucher am besten und bequemsten per Post-
paket, **garantirt** gute Ueberkunft, direkt von

F. W. Haase in Bremen,

Fabrik und Spezialhaus für den direkten Versand nach den
Deutschen Kolonien.

Langjähriger großer Kundenkreis in D.-D.-Ufr.

Man verlange illust. Preisliste von dem Verlag dieses Blattes.

Bilder

Kupferstiche,
Aetzungen u.
Gravuren.

in

modernsten Rahmungen.

„Deutsch-Ostafrik. Zeitung.“

Junger deutscher Kaufmann,

welcher durch 8jährig. Aufenthalt in Ost-
und Südafrika mit den dortigen Verhält-
nissen vollständig vertraut und sprachenkun-
dig ist, sucht

für Uebersee oder Deutschland

Stellung auf Kontor, Faktorei oder Plan-
tage. Antritt vom 1. Oktober ab. Aner-
bietungen unter P. S. 1869 an die Ge-
schäftsstelle vorliegender Ztg. erbeten.

ff. Briefbogen und Couverts

in Cartons von 25 Stück
zu haben in der

„Deutsch-Ostafrikanische Zeitung.“

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, Mombassa, Aden, Port Said, Neapel,
Marseille, Lissabon, Rotterdam nach Hamburg.

Ab Daressalam: R. P. D. „Kaiser“	Capt. Pohlenz	10. September 1902.
„Präsident“	„ Weisskam	21. September 1902. via Marseille.
„Kronprinz“	„ Gauhe	8. Oktober 1902.
„Markgraf“	„ Fiedler	19. Oktober 1902.
„Herzog“	„ Stahl	5. November 1902.

Nächste Abfahrt nach Südafrika u. um's Kap via Mozambique, Beira, Delagoabay,
Durban, East London, Port Elisabeth, Capsatdt nach Europa.

Ab Daressalam: R. P. D. „König“	Capt. Zemlin	4. September 1902.
„Kanzler“	„ West	2. Oktober 1902.

Nächste Abfahrt nach dem Süden bis Quelimane via Zanzibar, Kilwa, Lindi, Mikindani, Ibo, Mozambique u. Beira.

Ab Daressalam: R. P. D. „Markgraf“	Capt. Fiedler	22. September 1902.
„General“	„	19. Oktober 1902.

Rangoon Linie:

Nähere Auskunft ertheilen die Agenten in Daressalam

HANSING & Co.

(Nachdruck verboten.)

Vor fünfzig Jahren.

Eine Erinnerung an die Versteigerung der ersten deutschen Flotte. (18. August 1852.)

Von Dr. Eduard Busse.

Seit dem Bestehen des neuen Deutschen Reiches ist auch im Binnenlande das Interesse für Schifffahrt und Seegewalt mächtig gewachsen. Der Geist, der die alte Hanse befehlte, ist neu erwacht, und in der Erkenntniß, daß eine die ganze Erde umspannende Handels- und Weltpolitik ohne eine starke Kriegsstotte unmöglich ist und jeden Augenblick durch neidische Nachbarn lahmgelegt werden könnte, bringt das deutsche Volk freudigen Herzens die Opfer, welche der Bau und die Unterhaltung einer starken Kriegsmarine fordern.

Während sich bei der Betrachtung unserer maritimen Entwicklung für Hunderttausende der Blick weitet und längst schon über die Grenzen der engeren Heimath zu den entlegensten Küsten des Weltmeeres hinaus schweift, erinnert man sich nur selten noch an das traurige und doch so lehrreiche Ende, das vor jetzt 50 Jahren die Bestrebungen nahm, für Deutschland eine Kriegsstotte zu schaffen. Viele Deutsche der Gegenwart haben nie etwas davon erfahren, und die, welche darum wissen, wie kläglich damals hochfliegende Ideale zu Grabe getragen werden mußten, bemühen sich fast darum, die peinliche Erinnerung daran auszutilgen. Um den Glauben an Deutschlands Beruf zur See in Volke noch festere Wurzeln wie bisher schlagen zu lassen, ist kaum etwas geeigneter, als ein Blick auf die kurze Geschichte jener ersten deutschen Flotte, deren Existenz vor 50 Jahren schmählich unter dem Hammer des Auktionators endete. Das Material der Staatsarchive zu Berlin und Hannover über diesen schmerzlichen Punkt neuerzeitlicher deutscher Geschichte ist seit einigen Jahren veröffentlicht und gestattet in Verbindung mit der Rechtfertigungsschrift des mit der Auflösung der Flotte betrauten, unglücksfeligen oldenburgischen Staatsraths Dr. Hannibal Fischer eine unparteiische Darstellung der Gründung und schmählichen Verhörung dieser ersten Kriegsmarine des deutschen Volkes.

Als im Frühjahr 1848 König Friedrich von Dänemark unter dem Drucke der Kopenhagener Bevölkerung und der Partei der Eiderdänen sich anschickte, an das „Schleswig-Holstein up ewig ungedeelt“ Hand zu legen und die Einverleibung des Herzogthums Schleswig in Dänemark auszusprechen, zeigte der alsbald ausbrechende erste dänische Krieg, wie schändlich sich die schlafenden Exzellenzen des deutschen Bundestags zu Frankfurt in 33 langen Friedensjahren durch gänzliche Vernachlässigung der deutschen Seegewalt veründigt hatten. Die Dänen erklärten die ganze lange Küstenlinie Deutschlands in Blockadezustand und fügten dem deutschen Seehandel ungeheure Verluste zu. Keinem Einsichtigen konnte es verborgen bleiben, daß der ganze Krieg trotz einzelner tapferer Thaten zu Lande für Deutschland völlig aussichtslos sei. Daß das dänische Zweimillionenvolk mit wenigen Fahrzeugen, die man nicht einmal als solche ersten Ranges bezeichnen konnte, 40 Millionen Deutschen die Spitze bieten und die Weser- und Elbmündung völlig sperren konnten, erregte nicht nur im Norden, sondern allenthalben böses Blut, und überall war man mit einem Mal wegen des Fehlens jedweder Seemacht in heller Entrüstung. Man wollte plötzlich eine Flotte, auch wenn sie täglich tausend Thaler koste, wie die Satiriker in Anlehnung an ein Witzwort jener Tage sagten, das von der Fürstin eines deutschen Duodezstaates erzählt, sie habe für ihren Staat energisch eine Eisenbahn verlangt, selbst auf das Risiko hin, daß diese tausend Thaler koste.

Während der Reichsminister des Auswärtigen, Ritter von Schmerling, das Frankfurter Parlament über die deutsche Zukunftstlotte unterhielt, sammelte man für diese überall privatim ansehnliche Beträge. Dem Enthusiasmus, der besonders in den Küstenstaaten Deutschlands lodern emporkam, vermochte auch der am 26. August 1848 zu Malmö auf 7 Monate abgeschlossene Waffen-

stillstand zwischen Dänemark und Preußen keinen Abbruch zu thun. Als diese Waffenruhe im Frühjahr 1849 zu Ende ging, konnte Deutschland auf eine Kriegsmarine von 9 entweder bereits gekauften und übernommenen oder in Bau gegebenen Dampfern: „Barbarossa“, „Bremen“, „Ernst August“, „Erzherzog Johann“, „Frankfurt“, „Hamburg“, „Hansa“, „Lübeck“, „Oldenburg“ und die Segelfregatte „Deutschland“ blicken. Außerdem gehörte zu ihr auch noch die imponierend klingende Zahl von 27 Kanonenbooten. Letztere waren jedoch keine Kanonenboote im heutigen Sinne des Wortes, sondern eiserne, mit je 2 Geschützen bestückte Wafschträge, die gerudert werden mußten und später zum Brennholzwerth verkauft wurden, aber in den Augen Unkundiger den Vortheil hatten, daß das Stück nur 6000 Thaler kostete. Sechs dieser Dampfer lagen damals auf der Weser bei Brake und Bremerhaven unter dem Oberbefehl des nachmaligen ersten deutschen Admirals, des aus griechischen Diensten übernommenen Fregattenkapitäns Brommy, dem pietätvolles Angedenken vor wenigen Jahren auf seinem Grabe zu Hammelwarden an der Weser ein wohlverdientes Denkmal gesetzt hat.

Wenige Monate darauf, am 4. Juni 1849 bestand die in aller Eile improvisirte Flotte ihre Feuerprobe in dem Seegefecht bei Helgoland. Die schwer beschädigte dänische Korvette „Valkyren“ entran dem Geschick der Vernichtung nur, weil wegen der von der englischen Batterie in Helgoland abgegebenen Warnungsschüsse Brommy den Befehl zur Umkehr geben mußte. Die Dänen waren jedoch gezwungen, die Blockade aufzuheben, und frei und ungehindert konnten die Handelsflotten der Hansestädte wieder in das Weltmeer hinausstechen.

Es ist unnütz, Betrachtungen darüber anzustellen, welche Erfolge der immerhin schon ansehnlichen deutschen Seemacht noch weiterhin beschieden gewesen wären, wenn nicht die Ungunst der politischen Verhältnisse hindernd im Wege gestanden hätte. In Frankfurt gingen die Sachen gar bald den Krebsgang, daß die dortige Centralgewalt gänzlich machtlos war, zeigte sich deutlich als Palmerston, Englands Premierminister, in einer grenzenlos unerschämten Note der unter schwarzrothgoldener Flagge segelnden deutschen Flotte die Behandlung als Piraten androhte — eine Beleidigung, die man deutscherseits zähneknirschend einstecken mußte, die aber auch heute noch zu denken geben sollte.

Das deutsche Parlament war inzwischen auseinandergefallen. Erzherzog Johann hatte die Reichsverweserschaft niedergelegt, weil es nichts mehr zu verweisen gab, und nun vollzogen sich unaufhaltsam die Geschehnisse. Der wieder eingesetzte Bundestag sah die deutsche Flotte als eine Schöpfung des Jahres 1848 nicht mit günstigen Augen an, und außerdem kostete sie eben, wie schon erwähnt, täglich „volle tausend Thaler“. Schon im November 1849 gerieth Admiral Brommy in größte Verlegenheit, weil man ihm von Frankfurt kein Geld anwies, und sogar verbot, solches zur Unterhaltung der Flotte von Preußen oder Oldenburg anzunehmen. Man dachte daran, die Flotte der Obhut des Großherzogs von Oldenburg anzuvertrauen, um sie auf diese Weise für eine zu gründende Union deutscher Küstenstaaten zu erhalten. Als sich dies unausführbar zeigte, versiel man, weil Preußen Miene machte, an die Gründung einer eigenen Flotte zu gehen, und weil auch Oesterreich seine durch den Abfall Italiens fast gänzlich verloren gegangene Flotte neu schaffen mußte, auf die Idee, die Flotte in drei Theile zu theilen, von welchen Oesterreich und Preußen je einen übernehmen, und der dritte Theil zum Schutze der deutschen Nordseeuferstaaten bestimmt sein sollte. Hierzu sollte das übrige Deutschland auf die Dauer von 6 Jahren eine jährliche Subvention von einer Million Thaler beisteuern.

Dieser Plan wurde vom Bundestag am 30. Dezember 1851 verworfen. Man war so gnädig, es den einzelnen besonders interessirten Staaten zu überlassen, unter sich einen Verein zur Erhaltung der Flotte zu gründen. Falls dieser nicht bis zum 31. März 1852 zu Stande

komme, solle die Flotte verkauft werden. Zur Gründung eines solchen Flottenvereins trat am 20. März 1852 zu Hannover ein Kongreß zusammen, auf dem sich die ganze Verfahrenheit deutscher Sonderpolitik zeigte. Die großen deutschen Staaten hatten sich von der Sache zurückgezogen, um nicht das Dazwinkeln der kleinen in ihre Flottenangelegenheiten dulden zu müssen; andere machten allerhand Vorbehalte; unbedingt für die Erhaltung der Flotte waren nur die drei Hansestädte, Braunschweig, die beiden Anhalt, Hannover, Nassau, Oldenburg und Schaumburg-Lippe. Die jährlichen Gesamtbeiträge, zu denen sich diese Staaten verpflichten wollten, beliefen sich jedoch nur auf 317 000 Thaler, und damit war das Todesurtheil der schwarzrothgoldenen Flotte gesprochen. Hannibal Fischer konnte die Totengräberarbeit beginnen.

Man hat auf diesen Mann, an dessen Namen sich die Erinnerung an die tiefste nationale Schmach knüpft, berghoch Schimpf und Schande gehäuft, und seine Angedenken demjenigen eines Herostratus gleichgestellt. Politisch wie persönlich war er gewiß kein angenehmer Charakter. Wenn man jedoch auf ihn die maßlosesten Schmähungen schleuderte, und sogar sein Leben bedrohte, so darf man doch behaupten, daß er in diesem Punkte das unverschuldete Schicksal des alttestamentarischen Bocks theilte, den man mit den Sünden der Allgemeinheit belud und in die Wüste jagte. Er hat sich gegen die ihm übertragene Mission mit Leibeskräften gestraut, und als er, ein bureaukratisches Werkzeug des Bundestages, den Auftrag übernahm, noch alles versucht, um die Flotte für ihre ursprüngliche Bestimmung zu retten. Da der Umbau der Schiffe zu Handelszwecken zu kostspielig erschien, wurde ihr Verkauf als Kriegsschiffe im Auge behalten, wobei der Bundestag die Veräußerung an eine europäische Seemacht für unthunlich hielt. In Bremen und Hamburg mußte Fischer die Erfahrung machen, daß man sich dort eine Kriegsmarine für den Handel der Hansestädte überhaupt nicht mehr wünsche, weil gerade der Mangel einer Kriegsmarine der beste Schutz des hanseatischen Seehandels bei auswärtigen Verwickelungen sei. Fischer regte sogar die eventuell unentgeltliche Vertheilung der Schiffe an Oesterreich und Preußen an. Der preussische Finanzminister von Bodelschwingh erklärte ihm aber rundweg, „daß er ihm höchst verbunden sei für das interessante Messushemd, womit er den Staat zu beschenken gedenke; er fühle sich jedoch verpflichtet, ein solches die Finanzen wie ein unersättlicher Dampyr bedrohendes Geschenk sich mit allen Kräften vom Leibe zu halten.“

Als alle Bemühungen gescheitert waren, wurden am 1. Mai 1852 die meisten Mannschaften entlassen und mit weiteren Reduktionen unter den übrigen Angestellten fortgeföhren. Am 18. August fand dann die Versteigerung an den Meistbietenden statt, wobei die Mehrzahl der Schiffe in Privatbesitz übergingen. Nur die „Barbarossa“ und die „Gefion“, die dänische Segelfregatte, die am 5. April 1849 im Gefecht bei Eckernförde so ruhmreich den Dänen abgenommen worden war, wurde von Preußen für seine junge im Entstehen begriffene Marine angekauft. Die schwarz-roth-goldene Flotte hatte aufgehört, zu existiren!

Stupie-Kurs

für den Monat September 1902.			
1 Rupte	1,38125.		
Einzahlungskurs für Postanweisungen	1,378.		
Auszahlungskurs für	1,385.		
Einzuzahlen sind für			
100 Mk.	72 Rp.	37 P.	
200 „	145 „	09 „	
300 „	217 „	46 „	
400 „	290 „	18 „	
500 „	362 „	55 „	
600 „	435 „	27 „	
700 „	507 „	63 „	
800 „	580 „	36 „	



Rud. Weber's weltberühmte Fangapparate und Doppelfedern für Löwen, Tiger, Leoparden etc., mit welchen Schillings, Dr. Erdmann u. Dr. Stierling so grosse Erfolge hatten. Selbstschüsse und neueste Fallen zum Lebendfang.

R. Weber

III. Preisliste u. Catalog gratis. 24 goldene Medaillen, 8 Staatsmedaillen, Paris, Warschau, Berlin etc.

R. WEBER, Haynau in Schlesien.

älteste, grösste Raubthierfallenfabrik, (vor 30 Jahren gegründet).



Vertretung und Lager:
Hansing & Co.

Tickets

in Blocs à 100 Blatt

10 Blocs 1 Rp. 32 P.

Deutsch-Ostafrikanische Zeitg.

Agenten

für die

„Deutsch-Ostafrikanische Zeitung“
in allen größeren Städten Deutschlands und Oesterreichs gesucht.
Diesbezügliche Offerten nur an die General-Vertretung der „D. O. A. Zeitg.“ für Deutschland in Berlin W 35, Lüchowstrasse 54 erbeten.

Reiche Heirath vermittelt
Frau Krämer, Leipzig,
Brüderstrasse 6. Auskunft gegen 30 Pfg.

Zu verkaufen!
Brutapparat,
Flüge, Sand-
u. Pferdehacken

Wilh. Schultz.

Strassender Spielkarten

mit runden Goldbecken, bestes Fabrikat, jederzeit in jeder Quantität zu beziehen.
„Deutsch-Ostafrik. Zeitg.“
Abth. Papier- u. Bureau-Materialien.



Man verlange die Preisliste für überseeischen Verkehr

Reifbräu (Siechen) Trarbacher Moselweine

offeriren

Franz S. Steffens & Co., Daressalam.



Herrenschuhe
Damenschuhe
Kinderschuhe

in Leder
schwarz oder
farbig
in Segel-
leinen,
in

Zeug, kurzum in jeder erdenklichen Art und Ausführung

kaufen Sie am Besten bei

Ludwig Herz

Breslau I

Blücherplatz 4.

Schuhwaaren-Versandthaus.

Verlangen Sie kostenfreie Zusendung meines illustrierten Preiskatalogs.

**S. Röder's
Bremer Börsenfeder**

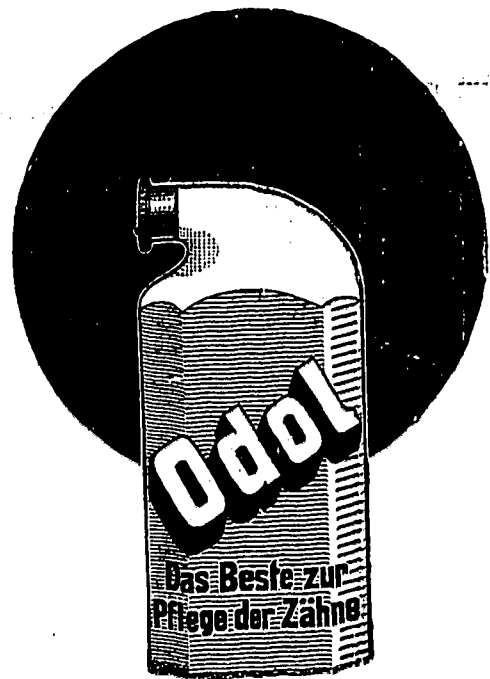


Anerkannt beste Schreibfeder.

Nur echt mit dem Namen: S. Röder.
In Daressalam zu haben bei der
Deutsch-Ostafrikanischen Zeitg.
(Abth. Schreibwaaren).

Zu verkaufen.
2 lebende Bastard-Chui
Männchen und Weibchen. Erbitten An-
gebote.

HADLER, Wilhelmsthal.



„Durch Afrika von
Ost nach West“

von G. A. Graf von Götzen.

In den Wildnissen Afrikas
und Asiens.

Sagderlebnisse von Dr. v. Wissmann,
sowie

Reiselektüre in grosser Auswahl

Vorräthig bei der

Deutsch-Ostafrikan. Zeitung.

186 Löwen, Leoparden,



Ginsterkatzen, Zibethkatzen, Servals
etc. etc. fing Herr v. Quast in Mikin-
dani D. O.-Afr. mit unseren unüber-
troffenen Fallen.

Illustr. Preiskourante gratis.

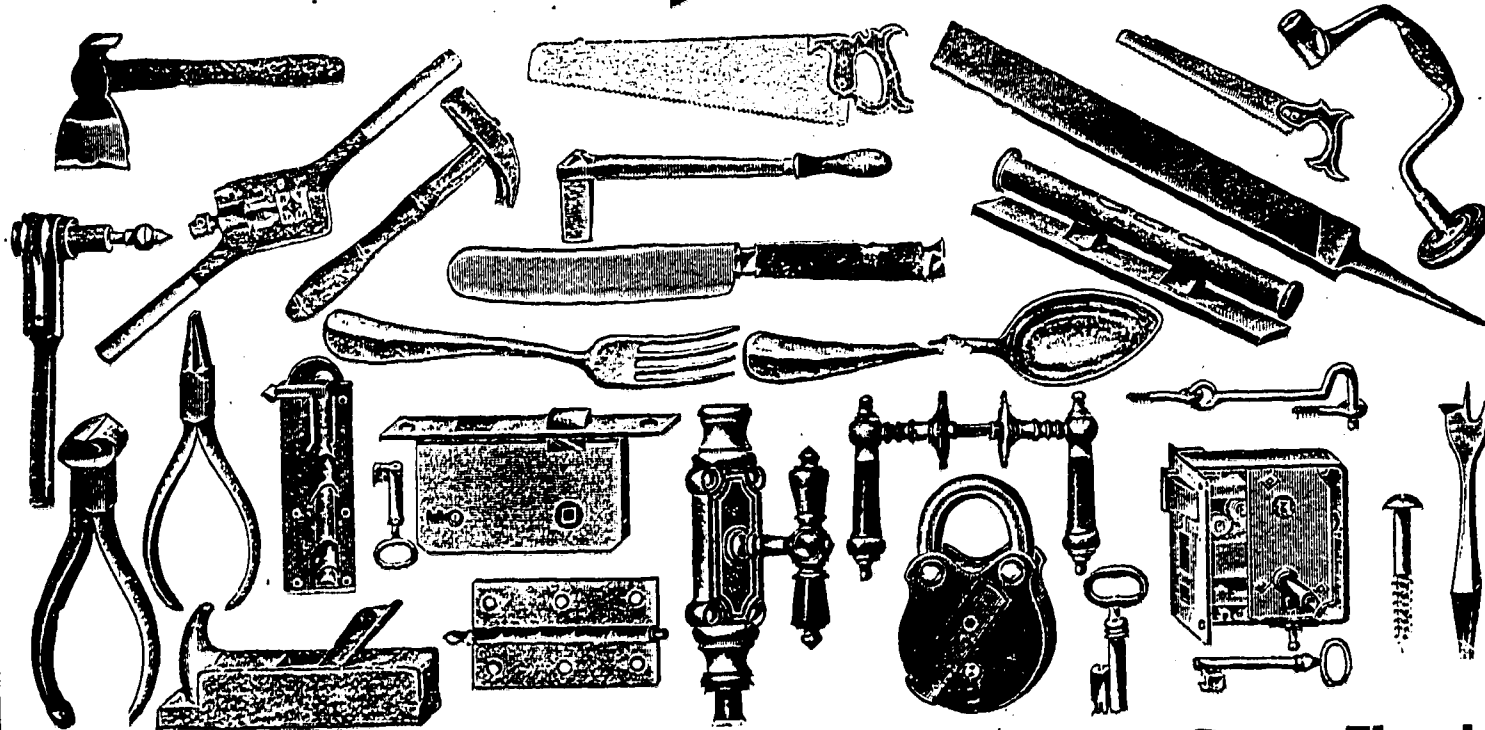
Renomirteste

grösste deutsche Raubthierfallenfabrik

E. Grell & Co., Haynau (Schles.)

Prämirt mit silbern. u. gold. Medaillen.

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

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