

Deutsch-Ostafrikanische Zeitung.

Erscheint wöchentlich einmal.
Abonnementspreis vierteljährlich:
für Dar-es-Salaam 3 Mk.
für die übrigen Teile des Schutzgebietes 3 1/2 „
für die Länder des Weltpostvereins 5.60 Mark.
für Deutschland und seine Kolonien 4.— „



Insertionsgebühren f. d. 4-spaltige Petitzeile 50 Pf.
Abonnements nehmen sämtliche Postanstalten
Deutschlands und Oesterreich-Ungarns zum Preise
von 5.60 Mk. entgegen. — Postzeitungsliste 1776 a.
Telegramm-Adresse: „Zeitung Dar-es-Salaam“.

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

Jahrgang II.

Dar-es-Salaam, den 14. Juli 1900.

No. 27.

Das Uugurugebirge*.

Zwischen der Kolonial-Verwaltung und der Deutsch Ostafrikanischen Gesellschaft bestanden Meinungsverschiedenheiten darüber, ob die Landschaft Uuguru einen Teil der in dem Kaiserlichen Schutzbrief vom 27. Februar 1885 erwähnten Landschaft Ukami bilde. Es fragte sich, ob Uuguru als ein Teil des Gebietes des Schutzbriefes im Sinne des § 7 Ziffer 1 des Vertrages zwischen der Reichsregierung und der Deutsch Ostafrikanischen Gesellschaft vom 20. November 1890, nach welchem die Deutsch Ostafrikanische Gesellschaft das Okkupationsrecht an herrenlosem Land in diesem Gebiet besitzt, anzusehen sei, oder nicht. Zur Beilegung dieser Zweifel ist zwischen dem Auswärtigen Amt, Kolonial-Abteilung, und der Deutsch Ostafrikanischen Gesellschaft folgendes vereinbart worden:

1) Die Deutsch Ostafrikanische Gesellschaft erkennt an, innerhalb desjenigen Teiles von Uuguru, welcher begrenzt wird im Norden durch den Breitenparallel 6° 50' südlicher Breite, im Westen durch eine Linie, welche 1° 20' oder 2455 m westlich von der höchsten Spitze des Bagali Berges, wie er auf der Kiepert'schen Karte der Uuguru Berge bezeichnet ist, astronomisch Nord-Süd verläuft, im Süden durch den Breitenparallel 7° 2' südlicher Breite, im Osten durch eine Linie, welche 10' oder 1844 m östlich von der höchsten Spitze des Bagali Berges astronomisch Nord-Süd verläuft, sowie in Bezug auf den Kongwe Berg keinerlei Recht zu haben.

2) Das Auswärtige Amt, Kolonial-Abteilung erkennt an, daß die unter Ziffer 1 nicht bezeichneten Teile von Uuguru als zur Landschaft Ukami gehörig anzusehen sind, und daß mithin auf diese Teile die gleichen Bestimmungen Anwendung finden, welche in den Verträgen mit der Deutsch Ostafrikanischen Gesellschaft vom 20. November 1890 und 5. Februar 1894 für das Gebiet des Schutzbriefes getroffen worden sind.

3) Die Kontrahenten behalten sich vor nach Maßgabe der verbesserten Kenntnis des Landes und der damit zu erwartenden Verbesserungen des Kartenmaterials im Wege künftiger Vereinbarung die unter Ziffer 1 vorgesehenen künstlichen Grenzen durch natürliche, wie Wasserscheiden oder Flußläufe zu ersetzen. —

Durch diese Vereinbarung mit der Deutsch Ostafrikanischen Gesellschaft wird dem Gouvernement der nördliche, der Deutsch Ostafrikanischen Gesellschaft der südliche Teil des Uuguru Gebirges überwiesen. Beide sind äußerst wertvoll, da durch die günstige Bodengestaltung, den Waldreichtum und die hohe Bodengüte Gelegenheit zur Plantagenanlage geboten ist und bei der späteren Durchführung einer Centralbahn auch kleinere landwirtschaftliche Betriebe sehr günstige

Aussichten auf pekuniären Erfolg haben. Der meist vorherrschende feinsandige, humose, tiefgründige Lehmboden zeigt außer kräftigen Nährstoffen ein gutes Wasserhaltungsvermögen, so daß sich selbst in der Trockenzeit bei 1 m Tiefe der Boden noch feucht erhält. Die stark besiedelten Plateau-Landschaften zeigen jetzt schon ausgedehnte Mtama-Schamben, sowie Tabaks- und Bananenpflanzungen, die sich ebenso wie die vorhandenen prächtigen Mango- und Apfelsinenhaine bei guter Pflege kräftig entwickeln und ausdehnen. Das Land ist ziemlich dicht von einer kulturfähigen Bevölkerung, den Wakamis, bewohnt.

Die Höhenlage des Gebirges, ungefähr 1000 — 1500 m, entspricht den Anforderungen des Kaffeebaumes. Da Wasser überall, selbst in der trockenen Jahreszeit, in reicher Fülle vorhanden ist, und auch die Landschaft zahlreiche u. a. fleißige Arbeiter, an denen sonst in der Kolonie Mangel herrscht, aufweist, so steht diesem gefunden Ländertrich eine bedeutende Zukunft bevor, zumal auch dem Handel und der Industrie ein umfangreiches Arbeitsfeld eröffnet wird. Bei den früher ausgeführten Bodenuntersuchungen sind mächtige Lager von Kalk, Magneteisenerz und Graphit, teils rein, teils mit anderen Gemengteilen durchsetzt, gefunden, deren Ausbeutungsfähigkeit außer Zweifel steht, vorläufig aber beim Mangel einer Bahnverbindung nach der Küste durch die hohen Transportkosten und das Gewicht der Metalle unrentabel erscheint. Bedeutend günstiger liegen dagegen die Verhältnisse bei dem Glimmer, dessen Vorhandensein gleichfalls nachgewiesen ist und dessen Transport schon jetzt durch Träger lohnt. Die gefundenen Glimmerplatten eignen sich wegen ihrer Festigkeit und Isolationsfähigkeit für elektrische Zwecke ganz allgemein und stehen bei ihrer ebenflächigen Spaltbarkeit, sowie der Zähigkeit, hohen elektrischen Spannungen zu widerstehen, den in der Elektrotechnik zumeist gebräuchlichen Glimmerarten aus den Vereinigten Staaten, Canada, Indien u. a. nicht nach. Für den Abbau des hiesigen Glimmers spricht ferner noch die Tatsache, daß der Bedarf der Elektrotechnik an Glimmer augenblicklich höchst beträchtlich und in ständiger Zunahme begriffen ist. Beispielsweise verwendet die Firma Siemens und Halske pro Jahr gegen 600 Ctr. Glimmer und sind von der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft zu Berlin im Jahre 1897 nicht weniger als 400 000 Mk. zum Ankauf von Glimmer aufgewandt worden. Da Glimmer ferner sowohl in der elektrotechnischen Industrie, als in der Dfenfabrikation und der Beleuchtungsbranche in recht bedeutenden Mengen gebraucht wird, erschließt sich bei der jetzt günstigen Konjunktur und dem hohen Marktpreis unseres Glimmers — die im Uuguru-Gebirge gefundenen Glimmer tafeln wurden nach Farbe, Größe u. a. zwischen 3 Mk. und 15 Mk. pro kg. bewertet — dem Unternehmer ein aussichtsreiches Feld, sodaß nach den gemachten Untersuchungen bei sachgemäßer Aus-

beute jeder Versuch von pekuniärem Erfolg begleitet sein dürfte. Da außerdem das Gouvernement auf die Einrichtung eines staatlichen Betriebes bei der Glimmer-Gewinnung in Uuguru vorläufig verzichtet, so wäre im Interesse der Kolonie und zur Hebung des hiesigen Handels äußerst wünschenswert, wenn hier ansässige Firmen oder Privatpersonen sich für diese Angelegenheit interessieren und die Einrichtung, sowie Leitung des Betriebes für private Rechnung übernehmen würden.

— In dem 1899er Jahresbericht der „Deutschen Kolonialgesellschaft“ ist ein Kapitel der Tätigkeit der „Wohlfahrtslotterie zu Zwecken der deutschen Schutzgebiete“ gewidmet. Demselben entnehmen wir folgende für unsere Kolonie im höchsten Grade erfreulichen Daten, deren Zusammenstellung zeigt, mit wie warmem Interesse, vollem Verständnis und weitgehendem finanziellen Entgegenkommen dieses gewaltige Unternehmen seine reichen Mittel in den Dienst der wirtschaftlichen Entwicklung unserer Kolonien und besonders Deutsch-Ostafrikas stellt. Es wurden im Jahre 1899 bewilligt:

10 000 Mk. für eine Expedition des Kolonial-wirtschaftlichen Komitès nach den ostafrikanischen Steppen unter Leitung von Dr. Walter Basse. Die Ausbeutung dieser Steppen wurde in verschiedenen Gutachten von wissenschaftlichen Autoritäten wie Prof. Warburg, Thoms, Hartwich und Dr. Gürtel für aussichtsreich und von praktischen Instituten, wie der deutschen Versuchsanstalt für Lederindustrie und der deutschen Lehrerschule in Freiburg auch für höchst wünschenswert erklärt. Die Untersuchungen der Expedition sollen sich besonders auf Steppenpflanzen beziehen, die ökonomischen Samen besitzen, auf Gummiarabicum, Harze, Kautschuck, Guttapercha, Gerb-, Farb-, Medizinale- und Faserstoffe, Hölzer u. a.

Den Verkehrsverhältnissen unserer Kolonie kommen drei weitere Zuwendungen aus Mitteln der Lotterie zu Gute. Auf Antrag des Herrn Gouverneurs v. Liebert wurden 11,000 Mk. zum Ankauf einer Dampfmaschine zur Unterhaltung der Verbindung zwischen Tanga und dem Sanatorium auf der Insel Uboje bewilligt.

Ferner wurde eine Nachtragsforderung von 9100 Mk. für den Transport der Aluminium-Dampfmaschine „Ukerewe“ nach dem Victoria Nyanza genehmigt, nachdem der anfänglich hierfür bewilligte Betrag von 38 000 Mk. sich nicht als ausreichend erwiesen hatte.

Endlich stellte der Verwaltungsrath bei der Übernahme des Dampfers „Hedwig von Wislmann“ durch das Auswärtige Amt zur endlichen Durchführung des Unternehmens einen weiteren Betrag bis zur Höhe von 200 000 Mk. zur Verfügung.

Zur Förderung der wissenschaftlichen Arbeiten wurde dem in unserer Kolonie thätigen Afrikaforscher Dr. Kandt auf Antrag Sr. Hoheit des

*) liegt etwa 170 km westlich von Dar-es-Salaam.

Herzogs Johann Albrecht zu Mecklenburg auf 3 Jahre ein Zuschuß von jährlich 5000 Mk. gewährt.

Endlich wurden die Mittel für das so lange ersehnte Krankenhaus in Tanga in Höhe von 200 000 Mk. in vier Raten von je 50 000 Mk. zur Verfügung gestellt und damit einem dringenden Bedürfnis abgeholfen.

Erwähnt sei noch, daß der deutschen Kolonialgesellschaft aus jeder der 10 Lotterien, die im Jahre 1903 beendet sein werden, die Summe von 150 000 Mk. zufließt und fest angelegt wird, um derselben ein Kapital von 1 1/2 Millionen Mark zu sichern, über dessen Zinsen in Höhe von jährlich mehr als 50 000 Mk. die Gesellschaft zur Förderung kolonialer Interessen frei zu verfügen berechtigt ist.

Telegraphenbau Darassalam-Ujiji.

In diesen Tagen beginnen die Vorarbeiten für die Telegraphenlinie Darassalam-Kilossa. Der Telegraphenbauführer Krüger befindet sich bereits auf der Strecke. Der Telegraph wird sich im Allgemeinen der Bahntrasse anschließen, im Uebrigen aber möglichst geradlinig gelegt werden. Der Altes von großen Gesichtspunkten auffassende Staatssekretär Excellenz von Podbielski hat versprochen, in den nächsten Etat 200 000 Mk. für diese Linie einzustellen und erklärt, der deutsche Telegraph müsse Ujiji früher erreichen, als die Ueberlandlinie von Cecil Rhodes.

Ein Hurrah unserm Post-Staatssekretär!

Der Kaiser Stations-Chef Herr Hauptmann Johannes in Moschi theilt mit, daß am 12. Juni früh 2 Uhr 7 Min. ein starker ca. 30 Sec. dauernder Erdstoß am Kilimandjaro verspürt wurde.

Ein erfreuliches Zeichen der gesunden Fortentwicklung unserer Verkehrsverhältnisse sind die zahlreichen Bestellungen auf Wagen aller Art die von Bez. Aemtern Stationen bei der hiesigen Flottille eingehen. Ihr stetiges Wachsen bezugt mehr als Berichte und Karten die Erweiterung und Verbesserung des Netzes fahrbarer Wege das geschaffen wird. Für einen selbständigen Wagenbauer der aus Deutschland gutes geeignetes Material mitbringt und bezieht, wäre hier ein sehr geeignetes Feld, da, wie wir hören, das Gouvernement die Niederlassung eines solchen mit Freude begrüßen würde. Vielleicht findet diese Anregung in Deutschland günstigen Boden.

Der „Windhoefer Anzeiger“, unser Kollege aus Südwest-Afrika, bricht in seiner Nummer vom 23. Mai ebenfalls eine Lanze für die Beibehaltung der Prügelstrafe als Züchtigungsmittel für die Eingeborenen. Da wir nach Empfang aller von uns erwarteten Antwortkarten betreffend Stellungnahme unserer Abonnenten zur Abschaffung der Prügelstrafe sowie noch einmal auf diesen Punkt zurückzukommen gedenken, so lassen wir nachstehend nur einige Stellen aus besagtem Artikel folgen:

Von den Bemerkungen, welche Herr v. Buchta seiner Zeit im Reichstage über die Prügelstrafe hat fallen lassen, ausgehend und darauf beziehend, schreibt obengenanntes Blatt wie folgt:

„Die vorstehenden Ausführungen wird man im Schutzgebiet nicht ohne eine gewisse Bejorgnis vernehmen. Denn so sehr man auch hier ebenso, wie zu Hause, es als wünschenswerthes Ziel betrachtet wird, die Eingeborenen auf eine solche Stufe zu bringen, daß man ohne das Strafmittel der körperlichen Züchtigung mit ihnen auskommt, so weiß man hier doch, daß die Erreichung dieses Zieles in so weiter Ferne liegt, daß heute davon noch gar nicht zu reden ist. Man wird sich darauf verlassen dürfen, daß jeder Weise im Schutzgebiet, der gefragt würde, ob er auf Grund seiner Erfahrungen mit Eingeborenen glaubt, daß in absehbarer Zeit an Stelle der körperlichen Züchtigung als Erziehungs- und Strafmittel ein anderes gesetzt werden könne, mit einem überzeugten Nein! antworten wird. Und dies würde weder auf eine ungewöhnliche Minderwertigkeit unserer Eingeborenen, noch auf eine außerordentliche Härte der Weißen einen Schluß gestatten. Es ist die natürliche Folge der Verhältnisse und aus diesen ohne Weiteres erklärlich. Bei unseren Eingeborenen handelt es sich um Individuen, die von einem unstäten Nomadenleben in sehr harte Verhältnisse übergeführt werden sollen, denen Arbeit in unserem Sinne bisher ein unbekanntes Ding war und die zu dieser Arbeit zu erziehen sind. Gewohnheiten, die auf ihrer früheren Lebensweise beruhen, müssen ihnen abgewöhnt, an Tätigkeiten, die ihrer früheren Lebensweise widersprechen, müssen sie gewöhnt werden. Daß dieser Uebergang nur durch Zwang herbeizuführen ist, ist ganz selbstverständlich. Denn die

Farbigen werden die Anpassung an die neuen Verhältnisse zunächst als ein Uebel empfinden, dem sie sich nur unterwerfen werden, wenn ihnen sonst ein größeres Uebel droht. Dieses größere Uebel kann ihnen zur Zeit aber nur in Gestalt der körperlichen Züchtigung zugefügt werden. Vermögensstrafen verbieten sich in den weitaus meisten Fällen von selbst, weil in den meisten Fällen kein Vermögen vorhanden ist, an dem der Farbige gestraft werden könnte. Freiheitsstrafen würden nur bezüglich desjenigen allenfalls wirksam sein können, der noch nicht in ein persönliches Arbeitsverhältnis gebracht worden ist. Denn einen Unterschied zwischen der Freiheitsbeschränkung, die in der Nötigung zur Arbeit liegt, und in der Freiheitsentziehung zur Strafe wird der Farbige nicht erkennen. Es bleibt also kein anderes Erziehungs- und Strafmittel übrig, als körperliche Züchtigung. Das ist das Strafmittel, das der Farbige bisher kannte, das sein Kapitain oder Häuptling anwandte, vor dem er Scheu hat, und dem zu entgehen, er andere Unbequemlichkeiten auf sich nimmt. Nur ganz allmählig kann sich hier eine Wandlung vollziehen. Zunächst müssen die Anschauungen und Begriffe der Eingeborenen gänzlich umgewandelt werden, und erst dann ist an eine Aenderung des Erziehungs- und Strafsystems zu denken. Diese Umwandlung der Anschauungen kann sich aber nur durch die Gewöhnung an die neuen Verhältnisse, durch Beschäftigung an jehtafes Leben, an regelmäßige Arbeit vollziehen, und das geht eben nicht ohne Zwang. Ist die Umwandlung der Anschauungen im Allgemeinen erreicht, so wird auch von selbst die Auffassung von der Strafe beim Farbigen eine andere werden und die Prügelstrafe kann durch andere Strafen, die den Zweck der Strafe besser erfüllen, ersetzt werden.

Das Bedenkliche in den Eingangs erwähnten Ausführungen liegt also darin, daß die körperliche Züchtigung als ein außerordentliches Strafmittel aufgeführt wird, das nur in besonderen Fällen allenfalls noch zugelassen werden soll, während sie zur Zeit das ordentliche Strafmittel bilden muß, an dessen Stelle nur in besonderen Fällen andere Strafen zu setzen wären. Wird es als Grundfals aufgestellt, daß körperliche Züchtigung nur ausnahmsweise versetzt werden darf, so wird die Erziehung der Eingeborenen zur deutschen und christlichen Kultur nicht gefördert, sondern verzögert werden. Der Einfluß der Behörden auf diese Erziehungsarbeit wird dadurch gelähmt und die Gefahr, daß Seitens Einzelner, die glauben werden, sich selbst helfen zu müssen, Mißgriffe und Ausschreitungen begangen werden, wird erhöht werden. Da solche Ausschreitungen in einem geordneten Gemeinwesen nicht geduldet werden dürfen, so wird die Verfügung von Strafen gegen Weiße die Folge sein, und dies wird als Benachteiligung gegenüber den Farbigen und als Ungerechtigkeit empfunden werden. Es wird dadurch eine Mißstimmung entstehen, deren nachtheilige Wirkung auf das durchaus nötige Zusammenarbeiten der Behörden und der Bevölkerung nicht wird ausbleiben können. Wird dagegen das Strafsystem den Verhältnissen angemessen geregelt, so kann unter allgemeiner Zustimmung der billig denkenden Bevölkerung des Schutzgebietes Ausschreitungen Einzelner ein Niegel vorgeschoben werden. Die Frage ist von ganz außerordentlicher Bedeutung für das Schutzgebiet, denn davon, daß die Farbigen zur Arbeit herangezogen und zu brauchbaren Arbeitern ausgebildet werden, hängt die wirtschaftliche Entwicklung im höchsten Grade ab.“

Das „Berl. Tagebl.“ vom 16. Juni meldet, daß die Generalversammlung der „Deutschen Ostafrikalinie“ die Erhöhung des Aktienkapitals von 5 Millionen auf 10 Millionen Mark beschlossen hat. Die Hälfte der neuen Aktien wird den Besitzern der alten à 102 pCt. zum Bezuge angeboten werden. Die Kapitalerhöhung wurde von der Verwaltung damit motiviert, daß der mit der Reichsregierung vom nächsten Jahre ab laufende Vertrag, laut welchem die Regierung statt der bisherigen Subvention von 900 000 Mk. eine solche von 1 350 000 Mk. bewilligt, der Gesellschaft bezüglich neuer Linien und der Vergrößerung der Flotte Verpflichtungen auferlege.

Aus China.

In China liegen die Verhältnisse für die Verbündeten immer noch nicht günstiger. Im Gegentheil! — Das befestigte Arsenal dicht bei Tientsin, welches von den europäischen Truppen einmal bereits genommen war, ist von den Chinesen wieder zurückerobert worden, und überhaupt hat es den Anschein, als ob Tientsin sich nicht mehr lange gegen den Ansturm der sich fortwährend verstärkenden chinesischen Truppen halten wird.

Unterdessen greift die Erhebung des chinesischen Volkes gegen alles Ausländerthum immer weiter um sich und auch bei Port Arthur, jenem russischen Hafen am Gelben Meer, sowie im Innern der Halbinsel Liautung ist die offene Empörung ausgebrochen.

Das große deutsche Geschwader mit unserem stolzen Flaggschiff „Fürst Bismarck“, welcher selbst die besten englischen, russischen und japanischen Panzerkreuzer an Gefechtsverth übertraffen soll, ist am 10. Juli nach China in See gegangen und wird mutmaßlich nicht vor Mitte September in den chinesischen Gewässern eintreffen.

Vom Burenkrieg.

Diejenigen, welche nach der Einnahme Johannesburgs und Pretoria in dem Wahn, daß damit der Burenkrieg beendet sei, ihr Bündel geschürt haben, um nach Südafrika zu gehen und Theil zu haben an dem Aufschwunge von Handel und Industrie, der nach der fast einjährigen Stockung in Aussicht stand, werden sich bitter getäuscht finden. Der Krieg ist noch lange nicht beendet, denn immer wieder haben die Buren namhafte Erfolge, einmal auf diesem, einmal auf jenem Theile des ausgedehnten Kriegsschauplatzes zu verzeichnen, und diese Erfolge treiben sie zu erneutem Widerstande, zum tapferen Aushalten trotz der erdrückenden Ueberlegenheit auf Seiten der Engländer an. Leider erfahren wir in Folge der strengen englischen Censur, welche die für England unangenehmen Nachrichten in den meisten Fällen nicht passieren und in die Welt hinaus tragen läßt, nur recht wenig von den Erfolgen der Buren, und es ist wohl als sicher anzunehmen, daß jene vielen, wohl hauptsächlich für den Londoner „Mob“ bestimmten englischen Siegesnachrichten, welche die Neutertelegramme bringen, in so manchen Fällen bei Licht betrachtet sich nachträglich als taktische oder strategische Erfolge auf der Burenseite erweisen.

Jeder Europäer, welcher jetzt seine Schritte nach Transvaal vor Altem Pretoria oder Johannesburg lenkt, sollte sich seine Taschen und Koffer gut mit Lebensmitteln füllen, denn in Pretoria nährt man sich bereits von Pferdefleisch und die dortige Lebensmitteltheuerung ja Hungersnoth, soll, wie uns berichtet wird, immer größere Dimensionen annehmen.

Lord Roberts wird seinen Kopf jetzt natürlich sehr voll haben und die Verpflegung seiner Armee wird ihm schwere Sorgen bereiten, um so mehr, als gerade der an gutes, häufiges und vieles Essen gewöhnte Engländer für Gefechte und Märsche unbrauchbar ist, wenn er sich nicht satt füllt.

Wie die Buren, denen es doch sicher bekannt sein wird, daß ihre Feinde jetzt auch in China vollauf beschäftigt sind, sich die Fortsetzung und den Ausgang des Krieges denken, ist uns vorläufig nicht bekannt, jedenfalls aber scheint jetzt augenblicklich in den Burenlagern eine für englisches Geld wenig empfängliche Stimmung zu herrschen.

Telegraphische Nachrichten.

(Reuters Telegraphen-Bureau.)

7. Juli. Paquet hat die Buren aus einer starken Stellung bei Pleisfontein am 3. Juli vertrieben und dieselben in Richtung auf Bethlehem (liegt etwa 75 Km. südöstlich Kroonstadt im Orange-Freistaat) verfolgt, welche Stadt Präsident Steyn zur Hauptstadt des Freistaates proklamiert hat.

Einer Meldung zufolge ist die Eisenbahn von Natal nach Pretoria wieder in Betrieb.

8. Juli. General Buller ist in Pretoria angekommen.

Der englische Consul in Shanghai telegraphirt, daß 2 Gesandtschaften noch am 3. Juli gestanden haben. 2000 Mann chinesische Truppen sind getödtet worden. Die Boxer haben erklärt, daß ihnen geheimnisvolle Mächte die Scheu genommen hätten, sich den fremden Gesandtschaften zu nähern, welche nur so lange auszuhalten in der Lage wären, bis noch genügend Proviant und Munition vorhanden wäre.

800 englische Gefangene sind auf Veranlassung von dem Staatssekretär Transvaals, Reitz, über die Natalgrenze gesetzt worden. Dieselben gehen nach Ladysmith, engl. Offiziere sind nicht dabei.

9. Juli. Es sind englischerseits zwei weitere indische Kavallerie-Regimenter sowie noch eine Batterie nach China beordert worden.

Die Russen haben am 2. Juli ohne Erfolg die Eingeborenen-Viertel von Tientsin bombardiert. Die Chinesen beschossen die europäischen Niederlassungen von Tientsin auf das Heftigste.

Admiral Seymour ordnete die möglichst schnelle Beförderung der Frauen und Kinder nach Taku an.

9. Juli. Die Buren-Delegirten sind aus Amerika nach Havre zurückgekehrt.

9. Juli. Die Consuln in Shanghai berichten, daß die Gesandtschaften am 4. Juli noch unverfehrt waren. Die Angriffe auf die Gesandtschaften hätten aufgehört. Der Gouverneur von Schantung hat sich geneigt dem Befehle Zuan, mit 18 000 Mann nach Hanking zu marschieren, nachzukommen.

9. Juli. Einer Meldung aus Kiel zufolge hat Kaiser Wilhelm heute dem Flaggschiff-Geschwader, welches nach China absegelt, ein Abschiedsmahl gegeben. Sr. Majestät wünschte dem Geschwader

eine glückliche Fahrt und äußerte dabei, daß der jetzige Monsoon die Reise sehr begünstigen würde.

9. Juli. Nach einer Unterredung General Bullers mit Lord Roberts hat Ersterer wieder Pretoria verlassen.

Burenabtheilungen unter General Lemmer sind um die Stadt Rustenburg (150 Km. nordwestlich Johannesburg) sehr rührig.

Der englische General Mahon hat mit 3000 Buren, welche die Eisenbahn in der Nähe von Springs (50 Km. östlich Johannesburg) bedrohten, ein Gefecht zu bestehen gehabt und dieselben in östlicher Richtung auf Brokerspruit zurückgetrieben. Die englischen Verluste hierbei betragen 33 Mann.

Präsident Steyn und General de Wet sowie beträchtliche Burenabtheilungen sind nach Johannesburg (?) abgerückt.

9. Juli. General Bruce kabelet aus Taku vom 7. Juli, daß man Gründe hätte zu hoffen, daß Ching die Fremden gegen die Tuan-Boxer beschütze.

10. Juli. Der Staatssekretär sowie der Staatsanwalt vom Orange-Freistaat haben sich gestern in Heilbronn den Engländern übergeben.

Lord Broderick erklärte gestern, daß Verstärkungen an Mannschaften und Schiffen nach China unterwegs seien. Die englische Regierung wäre vollkommen vorbereitet, alles das zu thun, was in Anbetracht der Lage nothwendig erschiene.

Das deutsche Geschwader ist von Kiel nach China in See gegangen.

10. Juli. Die Buren haben ihre sämtlichen Stellungen rund um Senekal geräumt und sich in der Hauptsache in Richtung auf Ficksberg (soll wohl Ficksburg heißen — die Neo.) zurückgezogen. Es ist dies ein Beweis dafür, daß die Buren unter dem Druck einer gefährdeten Umzingelung gehandelt haben.

Die chinesischen Truppen haben die europäischen Niederlassungen von Tientsin am 4. Juli angegriffen, sind jedoch zurückgeschlagen. Die Verluste auf Seiten der Verbündeten betragen 30 Mann. Durch das Feuer der 12 Mörser-Geschütze von S. M. S. „Terrible“ wurden die chinesischen Geschütze, welche die Europäer-Quartiere der Stadt bedrohten, zum Schweigen gebracht.

Admiral Seymour ließ noch zwei 4 Zoll-Kaliber-Geschütze von der „Algerine“ herbeischaffen.

10. Juli. Die Königin von England hat Australien die Befugnis des obersten Gerichtshofes unabhängig vom Mutterlande zugestanden.

11. Juli. Lord Roberts meldet aus Pretoria vom 10. d. Mts., daß, nachdem der Burengeneral de Wet sich geweigert hatte, sich den Engländern zu ergeben, die Streitkräfte der Generale Clements und Paget die Buren angegriffen und Bethlehem am 7. Juli genommen hätten. Die Buren sind zurückgegangen.

General Hunter hat Bethlehem gestern erreicht.

12. Juni. Der bisherige deutsche Gesandte in Luxemburg, Herr Mumm, tritt auf den Posten des verstorbenen Herrn v. Kettler als deutscher Gesandter in China; die Abreise des neuen Gesandten nach China erfolgt sofort.

Der amerikanische Admiral Meyer telegraphirt aus Chifu vom 10. Juli, daß er soeben von Admiral Seymour gehört habe, die Ausländer in Tientsin seien von den Chinesen sehr hart bedrängt. Letztere hätten die Niederlassungen der Europäer unangeführt vom 5. bis zum 8. Juli bombardirt. Englische und japanische Geschütze hätten das Feuer erwidert. 2000 Boxer haben die französischen Niederlassungen am 6. Juli angegriffen, sind jedoch durch russische Truppen zurückgeworfen.

12. Juli. An Einzelheiten über das Gefecht bei Tientsin am 4. Juli wird bekannt: Die chinesischen Truppen waren 70 000 Mann stark, wurden aber schlecht angeführt, jedoch waren die chinesischen Geschütze vorzüglich bedient, weshalb die Infanterie der Verbündeten schwere Verluste zu erleiden hatte. Der Verlust auf deutscher, russischer und japanischer Seite ist beträchtlich. Die vorzüglich geführten japanischen Truppen hielten sich tadellos.

Das Gefecht ist am 6. Juli wieder erneuert worden, nach stündlichem Artillerie-Kampf wurde die chinesische Artillerie zum Schweigen gebracht.

Bis hier in Daresjalam durch Extrablatt bereits veröffentlicht.

12. Juli. Sir Walthor Hillier segelt Sonnabend nach China ab, um dortselbst den militärischen Autoritäten als Ratgeber zu dienen.

Japan hat beschlossen nahe an 50 000 Mann Truppen nach China zu senden.

Ein russischer Beamter aus Port-Arthur ist in Tientsin angekommen und berichtet, daß die Chinesen Newchand verbrannt und die Bahn nach der Mandschurei zerstört hätten, die unbesetzte Umgebung von Port-Arthur wird von den Chinesen ausgeplündert.

Eine besondere Meldung aus Tientsin vom 6. Juli besagt, daß die Chinesen das Arsenal östlich von Tientsin wieder zurückerobert hätten. Die europäischen Vertheidiger desselben haben schwere Verluste erlitten.

13. Juli. Lord Roberts meldet aus Pretoria vom 12. Juli, daß die Buren die englische Besatzung von Mwalnsnek (Orange-Freistaat) überwältigt, 2 engl. Geschütze weggenommen sowie ungefähr eine Schwadron engl. Cavallerie und 90 Mann engl. Fußkrieger gefangen genommen hätten.

Jenes Gefecht hat den ganzen Tag über angehalten, man fürchtet sehr schwere Verluste auf englischer Seite. Die englischen Verstärkungen kamen zu spät.

14. Juli. Privaten Berichten zufolge hat in Peking wieder ein allgemeines Gemischel, dessen Opfer Europäer waren, stattgefunden. Das Datum dieses Ereignis ist nicht bestimmt, es kann in der Zeit vom 30. Juni, bis 6. Juli, stattgefunden haben.

Die europäischen sowie die amerikanische Regierung haben Privatim große Belohnungen dafür ausgesetzt, wenn sie Verbindung mit ihren Gesandtschaften in China erhalten, jedoch erfolglos.

General Mahon, welcher durch die Brigade des General Frend verstärkt ist, hat alle Burenstellungen in der Nähe von Kietfontein am 11. Juli genommen. Man fand dort eine Anzahl gefallener Buren vor.

S. M. S. „Schwalbe“ wird, wie wir hören, bereits am Mittwoch nach China in See gehen und bei günstigem Winde eventuell erst in Singapore seine Kohlen ergänzen. Wir wünschen dem Kriegsschiff und seiner Besatzung eine glückliche und erfolgreiche Fahrt und hoffen, daß diese ostafrikanische „Schwalbe“ nicht erst über's Jahr wiederkommt, sondern schon in wenigen Monaten ihre Mission in China mit Ehren und Auszeichnung erfüllt hat, um dann an unsere Küste zurückzukehren.

Das „Berl. Tagebl.“ erhält aus München die Nachricht, daß Eugen Wolf und der Bürgermeister von Daresjalam am 15. Juni beim Prinzregenten zur Tafel geladen waren. Vielleicht wird durch die Freundschaft mit Herrn Wolf aus dem sogenannten „Bürgermeister von Daresjalam“ noch gar ein sogenannter „König von Deutsch-Ostafrika“!! —

Lokales.

Am Sonntag den 8. d. Mts ereignete sich gegen 1/10 Uhr Abends an der hiesigen bei dem Zoll gelegenen Landungsbrücke ein bedauerlicher Unglücksfall, bei welchem leider einer der Leute S. M. S. „Condor“ ertrunken ist. Derselbe war beim Betreten eines Bootes von der Landungsbrücke aus Unvorsichtigkeit ins Wasser gestürzt und hat wohl gleich zuerst so viel Wasser geschluckt, daß er das Bewußtsein verlor, garnicht mehr an die Oberfläche des Wassers erschien und sich auch durch Schwimmen nicht zu retten vermochte. Erst zu spät gelang es einigen Tauchern von den Kriegsschiffen die Leiche, welche auf dem Grunde des Wasser lag, zu bergen.

Der Todte, ein Heizer, Dettklof mit Namen, hinterläßt, wie wir hören, eine Frau mit zwei Kindern. Das Begräbnis des Bedauernswerthen, der wohl noch bis vor Kurzem nach absolvirter Dienstzeit mit Freude der baldigen Rückkehr in die Heimat entgegen sah, fand am Montag Nachmittag auf dem hiesigen Europäer-Kirchhof unter großer Beteiligung vor Allem der Mannschaft der beiden in unserem Hafen liegenden Kriegsschiffe statt.

Der gestern Mittag hier eingelaufene Reichspostdampfer „König“ brachte die Ablösungs-Mannschaft für S. M. S. „Schwalbe“ mit. Die alte Mannschaft der „Schwalbe“ wurde im Laufe des Nachmittags auf dem Dampfer „General“ zwecks Rückreise in die Heimath untergebracht.

Heute Morgen um 9 Uhr erfolgte die Abfahrt jenes Dampfers und mit ihm die jener 91 Blaujacketen von der „Schwalbe“, welche unter Hurrahs und Gesang von ihren Kameraden Abschied nahmen und ihnen unter Wegwerfen ihrer Arbeitsmützen von den Strickleitern und Masten des Schiffes ein „Lebewohl“ zuwinkten. Kapitänleutnant Bertram ist mit der Führung dieses Mannschafts-Transports nach der Heimat beauftragt worden.

Am 13. d. Mts. früh hat jenes große norwegische Segelschiff, welches mehrere

Wochen in unserem Hafen zwecks Kohlenlöschung gelegen hat, Daresjalam wieder verlassen. Wie wir hören, segelt die „Skjold“ jetzt zunächst nach Australien.

Die Schotterung der Leuestraße ist in dieser Woche fertig gestellt worden. Die Straße bietet jetzt einen sauberen und gefälligen Anblick.

Heute Nachmittag um 5 Uhr fand die Taufe und der Stapellauf des Gouvernements-Segelfutters auf der hiesigen Bootswerft statt, zu welcher Herr Gouverneur v. Liebert nebst Frau Gemahlin sowie eine größere Anzahl Taufzeugen erschienen waren.

Herr Ingenieur Chrapkowski hielt als erster Vertreter der Kaiserlichen Flottille die Taufrede und sprach in schön gewählten, inhaltsreichen Worten über die Vergangenheit des Täuflings, der schon lange am Leben, jedoch ohne Namen nur traurig und unbemerkt seiner bisherigen Bestimmung nachgekommen sei. Seine Wiedergeburt hätte ihn zu einem Andern gemacht und er wäre würdig befunden worden einen Namen zu erhalten, auf welchen er stolz sein könnte und der gleichzeitig das Andenken an eine edele Frau, welche unserer Kolonie gegeben wurde, dereinst festzuhalten und zu wahren bestimmt sei. Unter dem üblichen Zerfchellen einer Flasche Champagner an dem Bug des Kutters erhielt der schmucke Täufling den Namen „Volly“, und glitt dann begleitet von dem Hoch der Festversammlung in sein Element.

Vermischtes.

Ueber den Transvaalbahnpfeß, welcher augenblicklich in Brüssel ausgefochten wird, meldet die „Dtsch. Ztg.“:

Angeklagt erscheinen die beiden Barone Eugen und Robert Oppenheim, der pariser Bankier Braconier, der südtlicher Bankier Terragne und Rechtsanwalt Wamant, weil diese anlässlich des Transvaalbahnbaues den Transvaalstaat um 11 1/2 Millionen Franks betrogen haben sollen. Verteidiger Graux erklärt, hiervon seien mehr als 10 Millionen zur Bestechung der Regierung und des Parlaments in Pretoria verwendet worden. Der Verteidiger überreicht dem Gerichtshof eine Liste der Bestochenen, wonach Krüger 100 000, Frau Krüger 25 000, ihr Schwiegerjohn Elöff 125 000, Vizepäsident des Transvaalstaats Smits 50 000 Frks. erhielten. Auf der Liste befinden sich noch General Zoubert mit 130 000 Frks., alle Mitglieder des Volksraads mit Summen von 1200—10 000 Frks.; außerdem wurden allen Bestochenen angeblich als „Geschenk“ zahlreiche Aktien der Transvaalbahngesellschaft überreicht. Gesandter Leyds, welcher als erster Zeuge vernommen wurde, „gesteht“, daß sein Sekretär van Boeschoten solche Aktien erhielt, aber nicht als Bestechung, sondern aus Dankbarkeit; von den übrigen „Bestechungen“ weiß Leyds nichts. Allerdings ist die Transvaalregierung in einer schlimmen Lage; ihre Zeugen stehen entweder vor dem Feinde oder ruhen schon längst in kühlter Erde! Van Boeschoten soll übrigens nach Afrika abgereist sein.

Vor Kurzem hat Herr F. Soemcken, Inhaber der Firma „F. Soemcken's Verlag“ in Bonn, sein 25jähriges Geschäftsjubiläum gefeiert, an welchem sich die Bevölkerung von Bonn in reger Weise beteiligt hat. Der Jubilar, im Alter von 52 Jahren stehend, beging die Feier in voller Rüstigkeit.

Verkehrsnachrichten.

Telegramme nach Europa brauchen von jetzt ab keine Unterschrift mehr zu tragen.

R. P. D. „König“ hat heute früh Daresjalam verlassen und ist nach dem Süden gesegelt.

R. P. D. „General“ verließ heute Vormittag unseren Hafen und geht über Tanga nach Europa.

Frachtdampfer „Neptun“ wird in der kommenden Woche in Daresjalam erwartet.

Personal-Nachrichten.

Herr H. L. H. Köther hat mit Reichspostdampfer „General“ die Reise nach Deutschland angetreten. Kapitänleutnant Bertram, die Oberleutnants J. S. Meminger und v. Müller, sowie Stabsarzt Büttow und Zahlmeister Puth sind ebenfalls mit „General“ nach Deutschland abgereist.

Berichte

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

Deutsch-Ostafrikanische Zeitung.

Aus einem Reisebericht vom Süde-nde des Tanganika.

Am 20. April von Kaffanga aufbrechend, erreichte ich nach sechsstündiger Dhaufahrt den Grenzfluß Kalambo. Hier liegt der von der „Afric. Lakes Corp.“ für den Kongostaat gebaute Stahlschooner, von einem Eingeborenen bewacht, noch in derselben Verfassung, wie Ende Oktober ds. Jz. Sämtliche Holzteile und Stücke der weiteren Ausrüstung sind bei dem Verbrand der Afric. Lakes Station in Kituta mit verbrannt, und ein Ersatz ist noch nicht eingetroffen. — Der Erbauer des zu erwartenden Flotilla — bezw. Katanga-Compagnie-Dampfers, hat Kalambo, da er am Plage nicht genügend Arbeiter bekam, verlassen und den Dampferbauplatz nach der Pambete-Bay verlegt.

Am 21. morgens 4 Uhr traf ich in Kituta ein. Leider war die „Good News“, der kleine 7-10 Tons-Dampfer der Afric. Lakes Corp. noch nicht zurückgekehrt. Derselbe hat den berühmten Reporter des „Daily-Telegraph“, (Mr. Décle), ursprünglich Franzosen, dann naturalisierten Engländer, welcher nach Cairo marschiert, an das Nordende des Tanganika gebracht. Mr. Décle, dem der Durchzug durch Belgisches und Deutsches Gebiet verboten sein soll(?), sei — so hieß es — in Kituta sehr in Noth gewesen, wie er nach Uganda gelange, habe aber wohl den Weg durch Deutsches Gebiet zu machen versucht. Mr. Décle wird selbst von Engländern kein schmeichelhaftes Zeugnis ausgestellt, auch die Missionen der Algerischen Väter auf deutschem Gebiet haben sich geweigert, ihn aufzunehmen, da er sich bei seinem ersten Besuch undankbar gezeigt und lügenhaft berichtet habe.

Bei der Afric. Lakes Corp. lagern z. B. viele Lasten für den Kongostaat, mehr denn 2000 St. derselben harren ihrer Beförderung.

Kituta selbst, in einer tiefen Bucht mit sumpfigen Vorland gelegen, von hohen Bergrücken eingeschlossen, ist sehr ungesund. Seit August v. Jz. ist bei dem aus 3 Personen bestehenden Personal der Afric. Lakes (darunter ein Bauleiter) ein zwölffacher Wechsel vorgekommen.

Die „Good News“, 1885 für die London Mission Society auf den See gebracht, ist nach allem Gehörten sehr gebrechlich, macht kaum 5 Knoten die Stunde, und die Afric. Lakes hat deshalb die Absicht die „Domira“ auf dem Nyassa auseinanderzunehmen und auf den Tanganika zu setzen.

Am 22. April besuchte ich auf der Weiterfahrt kurz die Station Miamkolo der London Mission Society, wo Mr. Hemans, ein schwarzer Referent, von den Eingeborenen als Mzungu muweji bezeichnet, mit seiner Frau stationirt ist und großes Ansehen genießt. Abends kam ich in die Pambete-Bucht nach Kaffakarawe. Hier hat Kapitän Deans die Vorarbeiten für den Dampferbau der Flotilla- bezw. Katanga-Comp. begonnen, und 3 Wohnhäuser, sowie 1 Bauwerk fertig gestellt. Der Platz liegt sehr günstig, gutes Holz, billige und viele Arbeiter (Monatslohn 2 1/2 — 3 Rp.) sind zur Stelle. Ein Theil des Dampfers ist in Site angelangt. Die Flotilla, welche ihr Transportunternehmen jetzt auf die Strecke Nyassa-Tanganika ausgedehnt hat, hat bereits 4 Dampfwagen auf der Stevenson-road und versucht außerdem den Lastentransport mit Eseln zu bewerkstelligen, da wenig Träger im englischen Gebiet zu haben sind.

Die Katanga-Comp., bereits vor Jahren gegründet, arbeitet mit englischem und französischem Kapital, sie ist ein Zweig der großen Oceana-Comp., und hat bisher nur an der Erforschung des Gebietes in der Stille gearbeitet, um nach Schaffung besserer Transportgelegenheit nach dem Indischen Ocean die Ausbeutung der reichen Kupfer-, Eisen- und Kohlenminen zu beginnen. Nach Kapitän Deans hat die Gesellschaft weitgehende Rechte, vor allem die Handelsrechte über nahezu den halben Kongostaat, — die ganze Länge des Tanganika eingeschlossen — von der Regierung

des CongoStaats erlangt, und der Beginn ihrer Arbeit dürfte eine bedeutende Umwälzung und Steigerung von Handel und Verkehr am Tanganika im Gefolge haben, schwerlich aber unserer Kolonie zu Gute kommen.

Das Katanga-Kupfer wird seit nicht festzustellender Zeit von Eingeborenen, die große Geschicklichkeit in der Gewinnung und Bearbeitung zeigen, hergestellt und kommt als Draht und Schmuck pp. in den Handel.

Das Katanga-Gebiet zu annektieren, hat sich die South Africa Company um 1891 vergeblich bemüht, um seinen Besitz haben erbitterte Kämpfe zwischen den Congoleseischen Truppen und den Arabern stattgefunden.

Nach Fertigstellung des Flotilla-Dampfers wird die Afric. Lakes Comp. (Kituta) ihr Hauptgeschäft durch Transport und Handel verlieren und zwar voraussichtlich an die Katanga-Comp., da diese schon jetzt umfangreiche Waarenbestellungen in Europa gemacht hat.

Der Dampfer der Tanganika-Concessions-Comp. „Cecil Rhodes“, ebenfalls für den Tanganika bestimmt, ist bereits in Ghinde eingetroffen.

Nach 1-1 1/2 Jahren werden außer der 1. „Good News“, falls dieselbe nicht untergegangen ist, die Dampfer: 2. Hedwig von Wissmann, 3. Flotilla-Dampfer, 4. Cecil Rhodes und 5. der Belg. Stahlschooner den See befahren. Letzterer gilt als ein sehr wenig brauchbares Fahrzeug. Bis der erste Englische Dampfer flott ist, dürfte die „Hedwig von Wissmann“, namentlich durch den Transport des Telegraphenmaterials genügend Arbeit haben, später kaum, da bei dem nicht mehr bedeutend erscheinenden Handel auf deutscher Seite nach dem Westufer die übrigen Fahrzeuge zum Transport dessen genügen, was bis jetzt die „Good News“ allein bewältigt hat.

Mit günstigem Winde erreichte ich am 25. April die Cameron-Bay und Zumbo, Station der S. A. C. an der CongoStaats-Grenze. Zumbo liegt an dem Hauptwege, Abercorn, — Kituta, — Mweru-See. Dort hat die African Lakes Comp. neuerdings sich niedergelassen und gedenkt Handel zu treiben.

Die Arbeit der Station Zumbo beschränkt sich z. B. darauf, die Wege im Stande zu halten, Arbeiter für die Froas. Telegr. Comp. anzuwerben und die Ruhe in dem spärlich bevölkerten Lande mit Hilfe von 10 Askaris (Monatslohn 5 Rp.) aufrecht zu erhalten. Von Interesse ist, daß auch die S. A. C. darauf sieht, daß die Eingeborenen die Wälder schonen und das Wildbrennen unterlassen, ferner, daß am Süd-Ende des Tanganika eine Reihe großer Niederlassungen von Küstenleuten sich befinden, die noch zahlreiche Sklaven halten, was einstweilen stillschweigend geduldet wird.

Das Gebiet um die Belgische Grenzstation Muriro beansprucht die S. A. C. als zu Britisch Central-Afrika gehörig.

In der Nacht vom 26.—27. April verließ ich Zumbo in der Absicht, direkt nach Kaffanga zurückzukehren, da die belgische Grenzstation Muriro z. B. unbefestigt ist. Gegen Morgen erhob sich indes ganz plötzlich ein Sturm aus Süd-Ost, der die Dhau nordwärts verschlug. Ich mußte bei Kala, Station der französischen Mission, Schutz suchen und gelangte erst am 28. April nach Kaffanga.

Ein neuer Nordostsee-Kanal.

Ein Geleitwort zur Eröffnung des Elbe-Drave-Kanals. (16. Juni 1900.)

Von Rudolf Curtius.

Nachdruck verboten.

Am 16. Juni dieses Jahres hat sich ein Ereigniß vollzogen, das einen weiteren Schritt auf dem Wege zur dominirenden Handels- und Verkehrsmachtstellung Deutschlands bedeutet, zu welcher es Dank seiner geographischen Lage und dem Fleiße und der Geschicklichkeit seiner Bewohner berufen ist. In Gegenwart des Kaisers ist an

dem genannten Tage im alten hanjischen Lübeck der Elbe-Drave-Kanal eingeweiht worden, welcher eine neue Verbindung zwischen den beiden deutschen Meeren schafft.

Wenn man in alten Zeiten Kanäle baute, so geschah es fast stets, um die Bewässerung eines Landes zu fördern, und die Chinesen waren so ziemlich die einzigen, welche schon vor Jahrtausenden erkannt hatten, daß das Wasser nicht nur der Befruchtung eines sterilen Bodens dienlich gemacht werden könne; die regen Verkehrsverhältnisse, wie sie schon damals an den Ufern des Hoangho und Yang-tse-Kiang durch die dichte Bevölkerung bedingt waren, führten sie dazu, schon zu einer Zeit, wo das mittlere Europa noch ein von undurchdringlichen Urwäldern bedecktes, ungesättigtes Land war, der Natur nachzuhelfen und mächtige Kanäle, deren Dimensionen noch heute Staunen erregen, oft hunderte von Meilen durch das Land zu graben. In Europa war nach den Völkerstürmen des frühen Mittelalters die Einwohnerzahl so heruntergegangen, daß ein praktisches Bedürfniß zu Kanalbauten nicht vorhanden war, und die Italiener waren die ersten, welche seit dem Jahre 1100 in der hierzu allerdings förmlich herausfordernden Tiefebene des Po Kanäle anzulegen begannen, die zur Bewässerung oder Entwässerung eben so sehr bestimmt waren wie für Handelszwecke.

Es ist nun ein Beweis für die hohe Kultur des damaligen nördlichen Deutschlands, daß man zunächst hier diesem Beispiele folgte. Jener mächtige deutsche Städtebund, welcher vom 13. bis zum 17. Jahrhundert bestanden hat und über 90 See- und Binnenstädte von Reval bis nach Amsterdam umfaßte, verbreitete durch seinen mächtigen Handel allenthalben Reichtum und blühenden Aufschwung, und man empfand daher an den Gestaden der Nord- und Ostsee gar bald das Bedürfniß, der Schiffe tragenden Flut dort einen Weg zu bahnen, wo es die Bedürfnisse des Verkehrs besonders wünschenswert machten.

Ein seltsamer Zufall hat es gefügt, daß gerade dort, wo der Kaiser dem Fest der Kanaleröffnung durch seine Anwesenheit die höchste Weihe gegeben hat, vor 200 Jahren der erste Schiffahrtskanal in deutschen Landen erbaut wurde. Aber welcher ein gewaltiger Unterschied in allen anderen begleitenden Umständen!

Heute ein Träger der Kaiserkrone, der sich eins weiß mit allen, die in Deutschland national denken, und die Bedürfnisse der Völker besser kennt, als mancher seiner Räte. — Damals auf Deutschlands Thron jener schwächliche Wenzel aus luxemburgischem Hause, der ruhig zusah, daß man ihn unter nichtigen Gründen absetzte, und der bei einem Becher goldenen Weines sich leicht über den Verlust von Szepter und Reich tröstete. Unter einem solchen Reichsregiment war der thätige deutsche Norden auf eigene Kraft angewiesen, und so entstand just vor einem halben Jahrtausend in den Blütenzeiten der Hanse, als deren anerkanntes Haupt Lübeck galt, als erster Kanal, der überhaupt in Deutschland gebaut wurde, die Wasser Verbindung, welche bis vor wenigen Jahren als Stecknadelkanal von Lübeck quer durch Holstein nach der Elbe bei Lauenburg führte und jetzt in unvergleichlich größeren Verhältnissen als Elbe-Drave-Kanal seine Wiedergeburt feiert.

Aus lübischem Gelde in den Jahren 1391 bis 1398 erbaut, war der alte Stecknadelkanal das rechte Prototyp eines Kanalbaues früherer Zeiten, wo man, um mit den geringsten Kosten auszukommen, willig den launenhaftesten Krümmungen der natürlichen Flußläufe folgte und sich mit geringen Wassertiefen von 40 bis 60 Centimeter begnügte, so daß man kühn, ohne die Kleider aufwärts der Taille zu gefährden, hindurchwaten konnte. Auf solchen seichten Gewässern konnten natürlich nur Kähne von geringem Tonnengehalt verkehren, und bis vor wenigen Jahrzehnten galt auf unseren natürlichen und künstlichen Wasserstraßen eine Schiffsladung von 800 bis 1200 Centnern als ungefähr normal. Als dann die Eisenbahnen sich überall hin ausbreiteten, welche in einem

Güterzuge bequem 3000 bis 4000 Centner befördern, schien die letzte Stunde des Kanalswesens geschlagen zu haben. Die Möglichkeit der Massenbeförderung durch die Bahnen war aber keineswegs das Todesurteil der Binnenschifffahrt, sondern vielmehr das treibende Motiv, das Kanalswesen den modernen Verhältnissen anzupassen; denn für Massengüter, mit deren Beförderung es keine besondere Eile hat, war der Bahntransport auf weite Entfernungen doch zu kostspielig und wenn es in der Norddeutschen Tiefebene gelang, Wasserstraßen zu schaffen, auf welchen Fahrzeuge von 12,000 bis 20,000 Centner Tragfähigkeit verkehrten, war der Wassertransport jenem per Bahn wieder zum mindesten gewachsen, wenn nicht gar überlegen.

Natürlich gab es noch manche Hindernisse zu überwinden, die zumeist thörichtes Vorurteil waren. Zunächst jammerten alle die, welche stets 50 Jahre hinter der Gegenwart mit ihrem langsamen Denken nachgingen, daß die Zeit der Kanäle auf immer vorbei sei, und daß man dem angeblich einzig berechtigten Transportmittel, den Eisenbahnen, keine künstliche Konkurrenz bereiten dürfe. Wie unberechtigt diese Befürchtungen waren, zeigten die Verhältnisse auf dem Rhein, welcher mit großem Kostenaufwande zu einer leistungsfähigen Wasserstraße umgebaut wurde und auf welchem sich seitdem ein Verkehr entwickelt hat, wie er auf keiner Binnenschifffahrtsstraße Europas seines Gleichen hat. Wer von Frankfurt oder Mannheim ab den Main oder Rhein hinunterfährt, passiert eine stolze Reihe mächtiger Hafensplätze, auf welche wohl manche Seehafenstadt mit Neid blicken muß, und obwohl die billigen Massengüter wie Steinkohlen, Steine, Getreide, Petroleum, Holz usw. fast ausschließlich den Wasserweg wählen, hat auf jedem der beiden Ufer eine zweigleisige Bahn noch übrig genug zu fahren.

Was sich am Rheine so glänzend bewährt hatte, wurde sofort auf der Elbe, der Oder, der Weser und anderen Flüssen nachgeahmt, und wer aus eigener Anschauung den Schiffsverkehr gesehen hat, wie er vor einem kurzen Menschenalter von einigen dreißig Jahren in Bodenbach, Breslau oder Minden vorhanden war und damit das stolze Bild der Gegenwart vergleicht, wird sich des Gefühls stauender Bewunderung nicht erwehren können. Auf den Gipfel kann aber diese grandiose Verkehrsentwicklung erst dann geführt werden, wenn die großen deutschen Ströme, welche fast insgesammt die Richtung von Süden nach Norden verfolgen, unter sich durch künstliche Wasserstraßen verbunden werden, die von Osten nach Westen verlaufen. Das Streben der Regierungen und aller Kanal-freunde geht daher dahin, diese Kanäle, welche in den meisten wichtigen Richtungen zwar schon vorhanden sind, aber im 19. und 18. Jahrhundert nur in geringen Breiten- und Tiefenabmessungen ausgeführt wurden, entsprechend zu vergrößern oder neu zu schaffen.

Der im vorigen Jahre eingeweihte Dortmund-Ems-Kanal ist daher ebenso wie der jetzt dem Verkehr zu übergebende Elbe-Trave-Kanal nur ein einzelnes Glied in der Kette der Maßnahmen, welche Deutschland in noch viel höherem Maße als bisher zum wirtschaftlichen Mittelpunkt Europas zu machen berufen sind, und auch der von der preussischen Regierung im vorigen Jahre vergeblich beantragte Mittellandkanal wird wie mehrere andere Projekte nicht eher aus der öffentlichen Diskussion verschwinden, als mit dem Bau tatsächlich begonnen sein wird.

Die neue Wasserstraße, die nächst dem 8 Meter tiefen Kaiser-Wilhelm-Kanal und dem 2 1/2 Meter tiefen Eider-Kanal die dritte Wasserstraße ist, welche die Nordsee bzw. die Unterelbe mit der Ostsee verbindet, beginnt an der Elbe bei Lauenburg und folgt zunächst dem Flußbette der Delvenau, steigt dann mittelst Schleusen zum Müllner See auf, von dessen Wasser sie auf ihrer 27 Kilometer langen Scheitelstrecke gespeist wird, und benutzt dann das Bett des entsprechend erweiterten, alten Stecknitz-Kanals bis nach Gemmin, wo sie 4 Kilometer südlich von Lübeck in die Trave mündet. Von der Gesamtlänge von 98 Kilometer fallen 67 Kilometer auf entweder gänzlich neu angelegte oder vertiefte Kanalstrecken, auf denen sich 7 Schleusen von je 78 Meter Länge, 11,5 Meter Breite und 2,5 Meter Tiefe befinden. Die Breite des Kanals beträgt 32 Meter am Wasserpiegel und 22 Meter an der Sohle, wobei als mindeste Tiefe 2,5 Meter garantiert werden, und ist es vorgesehen, daß die den Kanal benutzenden Schiffe auf diesem durch Schraubendampfer

mit einer Geschwindigkeit von 5 Kilometer in der Stunde gezogen werden, sodaß zum Passieren der ganzen Strecke rund 20 Stunden erforderlich sein werden. Die Gesamtkosten des Werkes, von welchen Lübeck zwei Drittel übernommen hat, belaufen sich auf 35 Millionen Mark. Die Grundsteinlegung fand am 31. Mai 1895 statt, sodaß zur Vollendung des großen Werkes wenig mehr als 5 Jahre erforderlich waren, während die Einweihung fast auf den Tag genau 5 Jahre nach der Eröffnung des Kaiser-Wilhelm-Kanals erfolgt ist.

Welche Bedeutung man dem Kanal bereits heute im Auslande beimißt, beweisen die großen Vorbereitungen, welche der Handelsstand von Schweden, Norwegen, Dänemark und Finland schon jetzt trifft, um sich der bevorstehenden Verkehrsrevolution gewachsen zu zeigen. Ganz erheblich wird sich diese Bedeutung aber noch steigern, wenn erst einmal der schon erwähnte Mittellandkanal und die Fortsetzung des Dortmund-Ems-Kanals nach dem Rheine vollendet sein werden. Wenn dann noch die Kanalstrecken zwischen Elbe und Oder, der Großschiffahrtsweg zwischen Berlin und Stettin, die Verbindung der Warthe mit der Weichsel und die Erschließung des ober-schlesischen Bergwerksrevieres durch einen leistungsfähigen Stichkanal in Ordnung gebracht sein werden, besitzt Deutschland ein Netz von Wasserstraßen, wie kein anderer Staat der Erde.

Die eine Milliarde Mark aber, welche zur Erreichung dieses idealen Zieles in Summa erforderlich ist und vor deren neun Nullen sich der Philister heute noch entsetzt, werden reichlich Früchte tragen und zwar nicht nur für einige Tausend Kaufleute, sondern für jede Haushaltung, sei es nun in der Villenwohnung des Rentiers oder in dem bescheidenen Quartier des Arbeiters.

Wenn dann der heulende Ton der Schiffsdampfpfeifen in die stille Kammer Till Eulenspiegels dringt, der in Mülln begraben liegt, dann wird er sich sicherlich nicht im Totenschrein umdrehen, sondern er wird darüber lächeln, der alte unverbesserliche witzige Bummel, daß die Menschen immer noch in ihrer Mehrheit so thöricht sind, sich zu dem zwingen zu lassen, was ihnen frommt. Der Fortschritt selber aber ist unaufhaltbar und im Zeichen des Verkehrs grüht und eint sich die Menschheit des neuen Jahrhunderts.

Litterarisches.

Die „Deutsche Zeitung“ bringt einige interessante Einzelheiten aus dem im Verlage von Robert Luz in Stuttgart erschienenen „Denkwürdigkeiten und Erinnerungen des Generalfeldmarschall von Boyen“, von welchen wir nachstehend einige folgen lassen:

Von großem Interesse und in dieser Weise noch kaum von einem Militär geschildert, der selbst zu den Offizieren der Armee gehörte, welche die unselige Niederlage bei Jena erlitt, sind die Bilder, welche Boyen von dem Leben dieser Armee aufrollt. Mangelhafte Bildung war unter den höheren und niederen Offizieren der preussischen Armee leider sehr oft zu bemerken. Ein General von Ujedom, der sehr schwach im Brieffschreiben war, übergab die zu beantwortenden Briefe gewöhnlich einem seiner Wachtmeister mit den Worten: „Wachtmeister, schreibe he ein scharfen Brief, aber kleid er ihn bisken mit französisch ut.“ Einem General von Wilda wurde häufig der Morgenrapport in seiner Küche abgestattet, wo er mit Schlachten und Wurstmachen eifrig beschäftigt war. Ein Original war der General von Favrat, ein geborener Savoyer, ein Mann von herkulischem Körperbau und fabelhafter Muskelkraft. Als er das Zeughaus in Danzig besuchte, hob er einen Mörser mit Leichtigkeit in die Höhe, einem Spitzhuben, der ihm im Gedränge des Schauspiels den Geldbeutel stehlen wollte, zerbrach er, als er dessen Hand in der Tasche fühlte, die Finger, und noch als alter Mann hob er seinen mit sechs Pferden bespannten Reiserwagen, der sich in einem Sumpfloch festgefahren hatte, mit seiner Schulter so in die Höhe, daß die Pferde wieder anziehen konnten. Er war auch darin ein Original, daß er mit ausdrücklicher Genehmigung Friedrichs des Großen, um ein früher gegebenes Eheversprechen wieder gut zu machen, zwei Frauen zugleich hatte, die in seiner Garnison Reize beide friedlich mit ihm lebten. Bei solchen Führern war das Schicksal der preussischen Armee, deren damaligen Zustand Boyen sehr richtig mit den Worten charakterisiert:

„Ein Chaos bewaffneter Männer unter dem Namen einer Armee“, kein Wunder. Die Sorglosigkeit der Generale kennzeichnet folgende Thatsache: Vor der Schlacht bei Jena trieben sich in den thüringischen Kantoneirungen eine Menge wohlgekleideter, gewandter Weinhändler herum, die die Generale und Offiziere mit ihren Preiscouranten verfolgten, und die, wie man nachher erfuhr, verkleidete französische Offiziere waren.

Wenig bekannt dürfte eine von Boyen berichtete Thatsache sein, welche sich auf den bedeutendsten Feldherrn der Befreiungskriege bezieht. Kurz vor dem Ausbruch verfiel der volkstümlichste aller Heerführer, der alte, damals fast 70 jährige Blücher, in eine Geisteskrankheit. Er glaubte damals, daß er zur Strafe für seine Sünden einen Elephanten im Leibe trage. Ein andermal wähnte er, daß seine Bedienten von Napoleon bestochen wären und ihm die Fußböden seiner Zimmer so heizten, daß er sich die Füße verbrennen müsse. Infolgedessen saß er entweder nur mit aufgehobenen Beinen, oder er sprang auf den Zehenspitzen herum. In der Rhein-Campagne hatte Blücher einen pflichtvergeßenen Offizier kassiert und ihn zu mehrjährigem Festungsarrest verurteilen lassen. Zur Zeit jener Geisteskrankheit hörten nun Blücher's Leute in einer Nacht einen ungewöhnlichen Lärm in seinem Schlafzimmer. Sie stürzten herein und finden den alten Blücher mit Anstrengung seiner letzten Kräfte einen Faustkampf gegen die Mauern seines Zimmers führen. Er hatte nämlich plötzlich die Idee bekommen, daß jener Offizier ihn überfallen wolle und an der Mauer stände. Und nun rief Blücher:

„Das ist heimtückisch, denn Sie wissen, daß meine gekauften Bedienten mir alle Waffen weggenommen haben, aber deswegen stehe ich Ihnen doch mit meinen Fäusten zu Diensten.“

Aber der Alte überwand die Krankheit bald und wurde, wie er es an der Katzbach und bei Waterloo bewies, der Befreier Deutschlands. Boyen rühmt Blüchers großes Talent zum Volksredner, das in seinen zündenden Ansprachen an die Truppen zu Tage trat, sowie seinen köstlichen Humor. Als Blücher zum Angriff auf Wartenburg schritt, war es früher Morgen, und alle Schornsteine im Dorf rauchten. Da ritt der Alte vor die Front und rief den Soldaten zu:

„Sungens! Seht, da backen sich die verfluchten Franzosen Weißbrot zum Frühstück, das wollen wir ihnen wegnehmen, weil es noch warm ist. Marsch!“

Die rastlose Thätigkeit, das Organisationsgenie, welches Boyen vor dem Ausbruch des Volkskrieges gegen Napoleon zeigte, sind wahrhaft bewundernswert. Da man ihn von französischer Seite stets bearagwöhnte, mußte er in den abenteuerlichsten Verkleidungen sich durch die französischen Garnisonen schleichen und seine Verabredungen mit den Generalen und dem Staatskanzler Hardenberg bei Nacht und Nebel in den abgelegensten Vorstadthäuschen treffen. Aber wenn er auch vielfach Undank erntete, so hatte er doch die große Freude, daß das junge Heer, welches er mit Scharnhorst geschaffen, sich gleich bei der ersten Gelegenheit sehr tapfer schlug. Das war in der Bluttaufe der allgemeinen Wehrpflicht, in der Schlacht bei Groß-Görschen. An diesem großen Tage preussischer Geschichte wurde selbst der anfangs gegen die Volksbewaffnung recht mißtrauische König warm.

„Die Erziehung der deutschen Jugend im Auslande“ von Erdmann H. Schaefer. engl. geheftet 3,60 M. gebunden 4,50 M. Neimund Gerhard Leipzig 1900.

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

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

Mupic-Kurs

für den Monat Juli 1900.

1 Mupic	1,392
Einzahlungskurs für Postanweisungen	1,385
Auszahlungskurs „ „	1,399

Bekanntmachung.

In das hiesige Gesellschaftsregister ist heute unter Nr. 8 die offene Handelsgesellschaft in Firma **Dhland & Co.** mit dem Sitze in Bangani eingetragen.

Die Gesellschafter sind:

1. Der Kaufmann **Edwin Gustav Dhland.**

2. Der Kaufmann **Friedrich Möller** beide zu Bangani wohnhaft.

Die Gesellschaft hat mit dem 1. Juni

1900 begonnen. Die Vertretung steht jedem Gesellschafter allein zu.

Tanga, den 20. Juni 1900.

Der Kaiserliche Bezirksrichter.

100 Rp. Belohnung.

Am Sonntag, den 8. ds. Mts. ist eine Eingeborene Abends gegen 12 Uhr in der Becker-Strasse hier selbst angeblich von

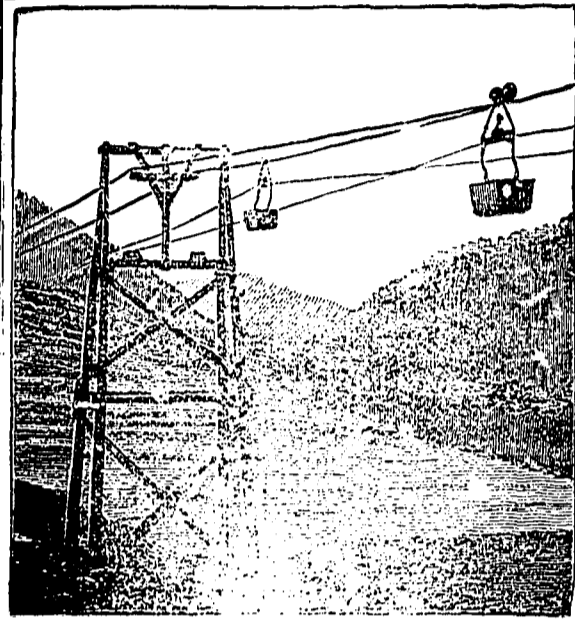
einem Europäer mit einem Revolver oder einer Teschingpistole in den Arm geschossen worden.

Wer den Thäter zur Anzeige bringt, sodas dessen gerichtliche Bestrafung erfolgen kann, erhält **100 Rp. als Belohnung.**

Daresalam, den 13. Juli 1900.

Der Kaiserliche Bezirksrichter.

Otto'sche Drahtseilbahnen.



Absolut zuverlässiges Transportmittel.

Geringer Verschleiss.

Grosse Betriebssicherheit.

Unabhängig vom Terrain.

Stündl. Förderung bis 100 Tonnen.

Spannweiten bis 850 m

ohne Unterstützungen im Betrieb.

Steigungen bis 1:1 ausführbar

Ueber 1000 Anlagen

ausgeführt, darunter Bahnen von

10, 15, 20 und 30 km Länge.

J. Pohlig, Atk.-Ges. Köln.

Brüssel Wien III. 4.

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

CHRISTO G. LUCAS,

DARESSALAM.

Best assortiertes Lager

tropischer Artikel.

Colonialwaarenhandlung

En gros.

En détail.

Import aller Gattungen

CONSERVEN

aus Deutschland, Frankreich und England.

Feinste Cognacs, Champagner u. Tischweine.

Grosses Lager in

eleg. weissen Schuhen bester Qualität, Daressalamer Fabrikat.

Koffer abhanden gekommen!!

Sandtoffer in braunem Leinen-Überzug bei Ankunft mit „Admiral“ 30. Mai abhanden gekommen.

Inhalt: Persönliche Erinnerungen, Photographieen zc. Gegen Belohnung abzugeben bei Spt. v. Brittwitz.

Plantage „Balangai“, Westsumbara sucht sofort

600 Plantagenarbeiter

Wanjawesis und Wasfumias werden bevorzugt.

Offerten, auch für einzelne Transporte von 20-50 Mann, erbittet die Plantagenleitung „Balangai“.

Große Dhau

im Kumpf vollendet, dem Nachlaß Abdul Kadir's gehörig, liegt in Sudi auf Stapel. Werth etwa 1000 Rupie. Dieselbe kann an Ort und Stelle fertig gebaut werden und ist verkäuflich.

Sindi, den 7. Juli 1900.

Gericht des Kaiserlichen Bezirksamts.

Der Kaiserliche Bezirksamtmann Sache.

Bilder Kupferstiche, Aetzungen u.

Gravuren.

in

modernsten Rahmungen.

„Deutsch-Ostafrik. Zeitung.“

Wir bitten die Werke (Lenbach, Mattschaf, Biermann u. a. m.) in unseren Verkaufsräumen zu beschäftigen.

Zahnarzt Hölldobler, Daressalam.

„Unter den Akazien“

(Vorherige Anmeldung erwünscht).

TICKETS

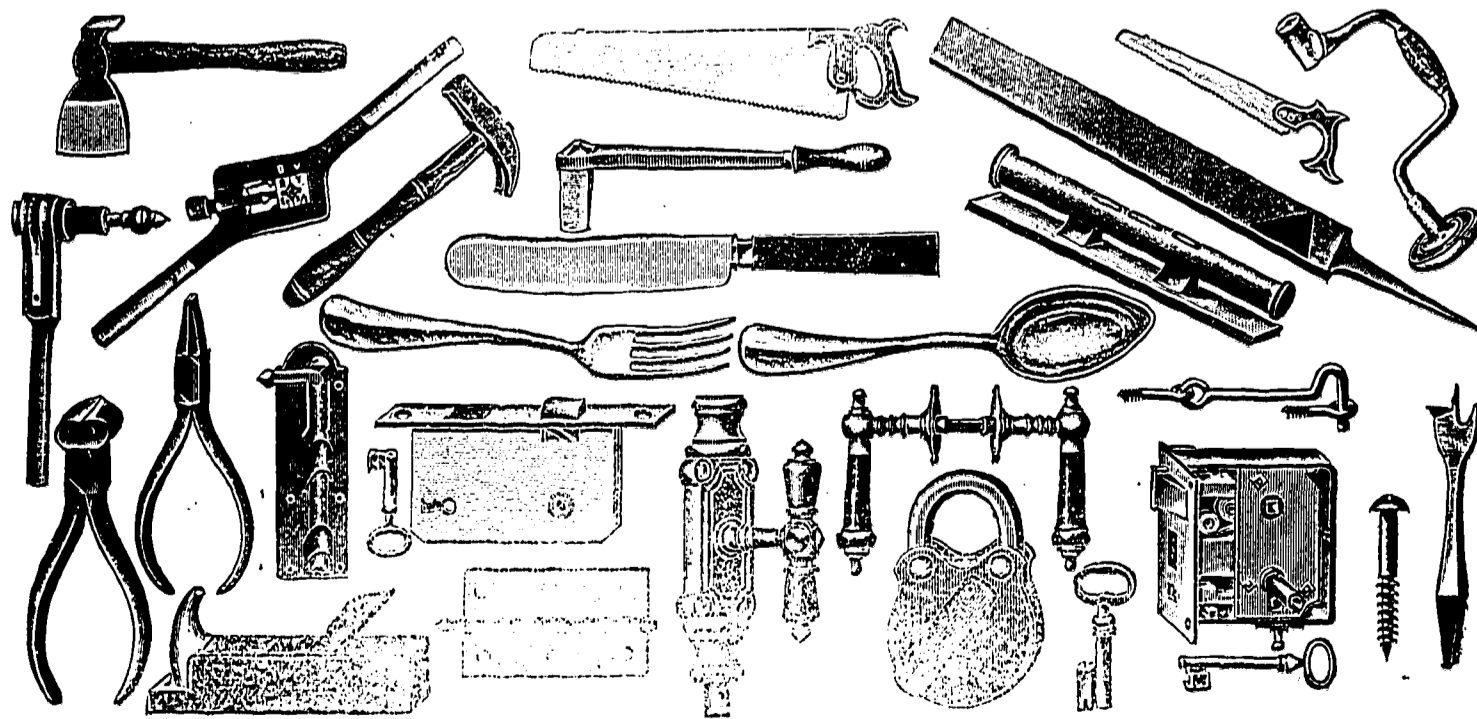
in Blocks à 100 Blatt.

Papierwaaren-Abtheilung der

Deutsch-Ostafrik. Zeitg.

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

Daressalam



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

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

Bekanntmachung.

Den Bewohnern unserer Kolonie insbesondere Daressalams theile ich hierdurch ergebenst mit, dass ich mich vom 1. Juli ds. Js. ab in Daressalam als **Sach-Anwalt für die Bevölkerung der deutschostafrikanischen Kolonie** niedergelassen habe. Das

Geschäfts-Büreau von S. DOMET

(neben der D.-O.-A. Zeitung) übernimmt
Rechtsvertretung, Auskunftsertheilung, Vermittlung von Vereinbarungen u. Verträgen, Entgegennahme von Uebersetzungsarbeiten, Belehrung in Sprachen pp.

Telephon No. 25.

S. Domet.

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

A. Schuck

Cigarrenhandlung en gros in Augsburg V.

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

Ganz besonders empfehlenswerthe Sorten:

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

Vorstehende Preise verstehen sich ab Augsburg.

Lieferungsbedingung: Voreinsendung des Betrags. 71

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

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

P. I. Burg, Bau-Schlosserei.

Daressalam.

Anfertigung

von sämtlichen zum Baufach nötigen
Schmiede- u. Schlosserarbeiten

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

Wasserleitungs-Anlagen, Aufstellung von Pumpen jeglicher Art. 74

Rhassagebiet (Kohlenfundstellen)

Spezialkarte 1 : 500 000

Spezialkarten Gebiet Daressalam 1 : 500 000

„ „ Nyapua „

„ „ Victoria-Nyanza „

„ „ Karagwe „

Spezialkarten.

Gebiet Daressalam bis zur Masji-fähre 1 : 150 000.

Deutsch-Ostafrikanische Zeitung.

Stets

Frachtbriefe für die Gouvernements-Dampfer in Blocks à 100 Stück

Briefumschläge in jeder Art.

Soenneckenordner für Briefe, Postkarten, Wechsel etc.

Siegellack.

Pack-Lack, billig, für Packete.

Zeitungshalter.

Tägliches Notizbuch für Contoren 1900.

Terminkalender

Tinten

jeder Art, roth, blau, Copier etc.

Kreide.

zu beziehen durch

Deutsch-Ostafrikanische Zeitung

Abth. Papier- u. Büreamaterialien.

HOHN & MUELLER, Goerlitz
 i./Schlesien.

Wagenfabrik mit Dampftrieb.
 Lastwagen und Wagenteile, Ochsen-
 joche und Geschirre. 54

Reichsadler-



Apotheke.

DARESSALAM.

K. BRETSCHNEIDER.

Lager von Arzneimitteln jeder Art
 in den gebräuchlichsten und erwünschten Formen.

Drogen, Chemikalien und Verbandstoffe.

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

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

Sachgemäßes Verpacken und Expedition von
Sammlungs-Gegenständen aller Art
 auf Grund langjähriger Erfahrung.

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

ein sehr reichhaltiges Lager von

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

Ausrüstungen in das Innere werden sorgfältigst ausgeführt.
 In den Tropen haltbare Waren nur bester deutscher Firmen auf Lager.