

Deutsch- Ostafrikanische Zeitung.

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



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

Jahrgang II.

Daresalam, den 15. Dezember 1900.

No. 49.

Nochmals zur Verkehrs- und Eisenbahnfrage in Deutsch-Ostafrika.

Der hochbeachtenswerthe Vortrag des unlängst zum Zwecke von Vorarbeiten für die deutsch-ostafrikanische Zentralbahn hier thätig gewesenem Oberstleutnant Gerding, welchen derselbe im Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin gehalten hat, veranlaßt uns nochmals auf die so hochwichtige Frage des Baues von Eisenbahnen in der Kolonie zurückzukommen, um so mehr, als der Reichstag sich noch in diesem Winter wiederum eingehend mit jener Frage beschäftigen wird, nachdem im Kolonialrath auch dieses Mal die Bahn als dringend nothwendig erachtet ist und eine dementsprechende Vorlage im deutschen Reichstage eingebracht werden wird. Wir lassen zunächst einige Stellen aus den Ausführungen des Oberstleutnant Gerding, folgen.

„Im Gegensatz zu Südwestafrika bietet Ostafrika bis zu den Seen hinauf ein von der Natur reich ausgestattetes, nutzbares Gelände, in welchem breite, fruchtbare und von ständig fließenden Gewässern durchzogene Thäler mit ausgedehnten Waldgebirgen abwechseln. Hier gedeihen sämtliche tropischen Getreidearten, Delfrüchte, Gemüse, Südfrüchte und vieles Andere in reicher, zweimaliger Ernte, und für Kaffee- und Theeplantagen bieten die Gebirge mit ihren Urwäldern vorzüglichen Boden, während die Wälder selbst einen großen Reichthum an Nutzholzern jeder Art aufweisen.

Selbst die sogenannten Steppengebiete sind im Allgemeinen als fruchtbar und nutzbar zu bezeichnen und tragen durchaus nicht den „sterilen“ Charakter, welcher ihnen von mancher Seite angedichtet wird.

Die Bevölkerung ist als eine für afrikanische Verhältnisse im Allgemeinen dichte zu bezeichnen und lebt durchweg von Ackerbau und Viehzucht.

Das Innere des Landes ist daher sehr wohl geeignet, verschiedene werthvolle Exportartikel, namentlich Gummi, Kaffee, Thee, Tabak und Delfrüchte zu ziehen; vor allen Dingen aber könnte es die nöthigen Brotfrüchte und Nutzholzer für die Küste liefern, welche jetzt in großen Mengen aus dem Auslande bezogen werden.

Bei den jetzigen Transportverhältnissen kann natürlich von einer derartigen Ausnutzung der natürlichen Hilfskräfte des Landes nicht die Rede sein.

Nur wenige Karawanenfuhrwege führen als einzige Verbindungen von der Küste in das Innere, welche allerdings durch die dauernden Bemühungen der Regierung in einigermaßen verkehrsfähigem Zustande erhalten werden und auch in bestimmten Zwischenräumen mit Posthäusern versehen sind.

Auf den Köpfen von vielen Tausenden von Negern werden auf diesen primitiven Naturwegen

die Lasten für die einzelnen Stationen und Handelsniederlassungen ins Innere geschleppt, und ebenso die wenigen Exportartikel, welche augenblicklich zur Beförderung gelangen, aus dem Innern an die Küste.

Die Verwendung von Zugthieren zum Lastentransporte ist bisher nur wenig versucht worden, und namentlich sollen die Ochsen, welche ja in Südwestafrika den Hauptverkehr vermitteln, die Strapazen des Weges und des Klimas nicht immer ertragen können; auch soll das Vorkommen der Tsetsefliege die Verwendung von Ochsen vielfach ausschließen. Ferner ist das Gelände im Allgemeinen der Einführung des südafrikanischen Ochsenwagens nicht günstig. Jedenfalls würde die Einführung eines auch nur einigermaßen leistungsfähigen Wagenverkehrs zuvor eine gründliche und kostspielige Besserung der bisher nur für den Fußgängerverkehr berechneten Verbindungen bedingen.

Der mit der Kolonie nicht bekannte Europäer macht sich in der Regel einen gänzlich falschen Begriff von dem Zustand dieser, in den Reiseberichten vielfach als Karawanenstraßen oder auch „große Karawanenstraßen“ bezeichneten, kümmerlichen Fußwege. Diese Wege entstehen lediglich durch die dauernde Benutzung der Mann hinter Mann marschierenden Eingeborenen und Trägerkolonnen. Auf einzelnen Strecken sind diese Wege auf Veranlassung der Regierung durch Wegräumen des Grasses und des Buschwerkes verbreitert, eine Maßregel, welche bei dem raschen und üppigen Nachwuchs in den Tropen immer nur auf kurze Zeit anhält. Auch einige wenige Brücken über die zu durchkreuzenden Flußläufe und Bäche sind vorhanden; aber dieselben sind zum großen Theil nicht im Stande gewesen, den zur Regenzeit wiederkehrenden Wasserfällen zu widerstehen, sondern liegen zusammengebrochen und unbenutzbar da.

So stellen dann die sogenannten Karawanenstraßen im großen und ganzen natürliche Wege dar, an welche niemals Menschenarbeit gerührt hat, welche vielmehr durch Gras und Buschwerk auf schmalen Fußpfaden eingengt, bergauf, bergab in den steilsten Gefällen, mit mannigfachen Windungen jedes Hindernis umgehend, das Gelände durchziehen.

Mühsam und langsam schlängelt sich auf ihnen die Trägerkolonne, jeder Mann mit annähernd 30 kg beladen, durchs Land, die Lasten durch das dichteste Buschwerk zwängend, die steilsten Anhöhen erkletternd und die Flußläufe durchwatend oder auf gefällten Baumstämmen überschreitend.

Je länger die Karawane ist, desto unübersichtlicher wird sie, desto größer werden die Zwischenräume zwischen den einzelnen Trägern, desto mehr werden räuberische Ueberfälle und böswilliges Entfliehen der Träger begünstigt.

Diese primitiven Wegeverbindungen zu auch nur einigermaßen leistungsfähigen Fahrwegen oder gar zu Kunststraßen auszubilden, würde unbe-

rechnbare Kosten, Zeit und Arbeitskräfte erfordern, ohne doch bei dem großen Mangel an Zugthieren und bei der großen Länge der in Betracht kommenden Entfernungen auch nur annähernd das wünschenswerthe Ziel zu erreichen.

Hierdurch werden am besten jene allgemein bekannt gewordenen Behauptungen widerlegt, daß für die Kolonie zunächst die Herstellung eines leistungsfähigen Weges genüge und daß erst nach Vorhandensein eines solchen, und nachdem die Kolonie entsprechende Fortschritte in der Kultur gemacht habe, an die Herstellung von Eisenbahnen gedacht werden könne.

Ein solcher Ratschlag verkennt den ungeheuren Fortschritt, welchen die Verkehrstechnik seit der Erfindung der Eisenbahnen gemacht hat, verkennt die historische Thatsache, daß heutzutage kein Kulturvolk mehr an die Herstellung von Kunststraßen denkt, sondern Eisenbahnen baut, wenn es sich darum handelt, große unkultivierte Landestrecken dem Verkehr zu erschließen. Zum Beweise dessen vergleiche man nur das Vorgehen der Amerikaner bei der Herstellung ihrer gewaltigen Ueberlandbahnen, dasjenige der Russen in Nord- und Zentralasien, der Engländer, Franzosen, Belgier, Portugiesen und Holländer in ihren Kolonien.

Wollten wir einem derartigen Vorschlag folgen, so würden wir in fünfzig Jahren noch auf annähernd demselben Standpunkt stehen wie heute, während rings um unsere Kolonien die Bahnen der Engländer, Franzosen, Belgier und Portugiesen das Land durchziehen und jeden Handel und Verkehr an sich gerissen haben würden.

Das einzige Mittel zur Beseitigung der jetzigen, geradezu unhaltbaren Zustände ist und bleibt also der Bau von Eisenbahnen.

Dem abgesehen von den Nachtheilen, welche die Verwendung der zahlreichen Trägermassen in kultureller Beziehung mit sich bringt, und von dem Umstande, daß es sich auch vom rein menschlichen Standpunkte aus kaum rechtfertigen läßt, den Menschen auf die Dauer zum Lastthier herabzuwürdigen, hat diese Transportmethode eine derart geringe Leistungsfähigkeit und ist derartig theuer, daß sie, so lange sie das einzige Verkehrsmittel zwischen dem Innern und der Küste bildet, jede weitere Entwicklung der Kolonie und jede Ausnutzung und Heranziehung des Hinterlandes und vor allen Dingen des großen Seegebietes mit seiner zahlreichen und dichten Bevölkerung vollkommen ausschließt.

Wie kann ein Export oder auch ein Import in größerem Maße, wie er bei den immer mehr wachsenden kulturellen Bedürfnissen der zahlreichen Bevölkerung Zentralafrikas in sicherer Aussicht steht, gedeihen, wenn die Fracht von den Seen nach der Küste und umgekehrt 80—100 Mk. für den Zentner kostet, bei einer Beförderungszeit von 2 bis 3 Monaten?!

Nur Edelsteine, Gold und Elfenbein, höchstens auch Gummi können eine solche Fracht tragen; die Ausfuhr von Landesprodukten aber, wie sie in ungezählten Mengen im Innern Ostafrikas

auf dem, fast überall gleich ergiebigen und fruchtbaren Boden gezogen werden können, muß unterbleiben, ebenso wie es unmöglich ist, etwaige Erzeugnisse der Montanindustrie mit Ausnahme von Gold und Edelsteinen nach der Küste zu befördern.

Die aufgefundenen Kohlenlager, welche für die Kolonie von ungeahnter Bedeutung werden könnten, müssen ungenutzt liegen bleiben, und selbst der Plantagenbau, welcher an vielen Stellen im Innern die vorzüglichsten Vorbedingungen findet, vermag bei derartig primitiven und theuern Verkehrsmitteln nicht aufzukommen, sobald die Entfernung von der Küste eine verhältnismäßig geringe Grenze überschreitet.

Hier helfen keine kleinlichen Maßnahmen zur Aufbesserung des Binnenverkehrs, sondern nur Eisenbahnen allein, und zwar nicht nur kurze Stichbahnen von der Küste ins Innere, sondern lange Linien, welche die Küsten mit den Seen verbinden. Nur diese vermögen die Kolonie aus dem stagnierenden Zustand zu retten, welcher unfehlbar eintreten muß, wenn nicht baldige Abhilfe geschaffen wird.

Der möglichst baldige Bau der verschiedenen geplanten Eisenbahnlinien ist daher für die Kolonie eine Lebensfrage, und das Reich handelt gegen sein eigenes Interesse, wenn es in dieser Beziehung seine Unterstützung versagt; denn nur der Bau von Eisenbahnen wird eine dauernd friedliche und billige Regierung des Landes ermöglichen, wird Hungerstot und Pest beseitigen, die Bevölkerungsziffern heben, die Eingeborenen zur friedlichen und schaffenden Arbeit erziehen, eine weitgehende Ausnutzung der natürlichen Hülfquellen und Reichthümer des Landes durch Import und Export gestatten und dadurch die beste Handhabe geben, die Kolonie finanziell selbständig und unabhängig vom Mutterlande zu machen.

Läßt aber das Reich die Kolonie in den geschilderten unzulänglichen und dürftigen Verhältnissen, so wird dieselbe niemals selbständig werden können, sondern stets des Zuschusses aus dem Mutterlande bedürfen.

Für eine derartige allgemeine Erschließung des Landes und für die Verbindung zwischen dem Indischen Ozean und dem Seengebiet kommt der geographischen Lage nach in erster Linie die sogenannte Zentralbahn in Betracht, welche, wie der Name andeutet, das Land von Ost nach West der Mitte nach durchzieht und die Hauptstadt desselben Daresalam mit dem Tanganjikasee verbindet.

Denken wir uns diese Linie von der zukünftigen Kap-Mairorbahn ungefähr in Tabora gekreuzt, so wird damit das Gerippe eines zukünftigen Eisenbahnnetzes gegeben sein, welches das Seengebiet mit der Küste und den Süden mit dem Norden verbindet.

Während durch eine möglichst beschleunigte Herstellung der Zentralbahn der Gefahr vorgebeugt wird, daß sich der Verkehr aus dem Seengebiet ausschließlich der Ugandabahn oder dem Kongo zuwendet, und zu gleicher Zeit die Hauptstadt Daresalam in den Stand gesetzt wird, erfolgreich den Konkurrenzkampf mit dem jetzt unsern Handel vollständig beherrschenden Sansibar aufzunehmen, würde die Nyassabahn den verschiedenen Konkurrenzunternehmungen der Engländer und Portugiesen am Sambesi und Schire ein Paroli bieten.

Daß die Engländer die Ugandabahn nicht lediglich aus politischen oder strategischen Rücksichten gebaut haben, um ihre Stelle und ihre Pläne am obern Nil zu unterstützen, wie von den Gegnern der Zentralbahn mehrfach behauptet worden ist, geht am besten aus dem offiziellen, dem englischen Parlament vorgelegten Bericht des Sir Guilford Molesworth hervor. Derselbe sagt in dieser Beziehung:

„Mit der Vollendung der Eisenbahn wird die ganze Küstenlinie des Sees von 800 bis 1000 Meilen mit dem anliegenden fruchtbaren und bevölkerten Hinterlande durch die Wasser Verbindung dem Eisenbahnverkehr erschlossen werden. Und da die Ugandabahn als die erste den See berührt, wird der Handel dieser Gegenden naturgemäß in diesen Kanal fließen, welcher die einzige gegebene Handelsstraße werden wird.“

Dieser Satz ist zugleich ein Zeugnis dafür, daß auch englischerseits der Wert des Seengebietes voll und ganz anerkannt worden ist, und daß die Erschließung dieser Gebiete schon allein die Anlage von Eisenbahnen lohnt.

Bezüglich der Rentabilität will ich nur kurz erwähnen, daß der von mir für die Linie Daresalam—Mrogoro aufgestellte Kostenüberschlag mit der Gesamtsumme von 14 700 000 M. abschließt,

was einem Preis von rund 64 000 M. für das Kilometer entspricht. Diesem Kostenüberschlag ist die Annahme der Rappurweite zu Grunde gelegt. Ein nach annähernd gleichen Grundsätzen aufgestellter Kostenanschlag für die 75 cm-Spur würde meiner Ansicht nach keine größere Ersparnis als 10 000 M. für das Kilometer, also den Preis 54 000 M. für das Kilometer oder 12 400 000 M. für die ganze Linie ergeben.

Die von mir gleichfalls zunächst nur für die Linie Daresalam—Mrogoro aufgestellte Ertragsberechnung schließt mit einem jährlichen Ueberschuß von 5,6 Prozent der Anschlagssumme unter Einrechnung einer ausreichenden Abschreibung auf den Reservefonds ab.

Den Einnahmeherechnungen habe ich einen jährlichen Gütertransport von 12 000 t in jeder Richtung, also unter Annahme von 300 Betriebstagen 40 t täglich, zum Durchschnittstarif von 40 Pfg. für das Tonnenkilometer zu Grunde gelegt.

Diese Zahlen halte ich für durchaus nicht zu hoch gegriffen.

Mit Rücksicht auf das außerordentlich ertragsfähige und günstige Gelände, welches die Linie durchzieht, und den Umstand, daß die Bahn sofort den ganzen Karawanenverkehr an sich ziehen wird, steht für mich die spätere Rentabilität sowohl der ganzen Zentralbahn wie auch diejenige der zunächst geplanten Anfangsstrecke außer jedem Zweifel.

Dieselbe wird sich nicht nur rentieren, sondern mit der Zeit eine bedeutende Einnahmequelle für die Kolonie werden und dazu beitragen, die letztere unabhängig von der Unterstützung des Reiches zu machen und auf eigene Füße zu stellen.

Im übrigen möchte ich auch in Bezug auf die Rentabilitätsfrage einen Satz aus dem schon genannten Bericht des Sir Molesworth an das englische Parlament anführen; er lautet:

„Bei einer Pionierbahn dieser Art, welche ein gänzlich neues Land erschließt, würde es die Höhe der Thorheit (the height of folly) bedeuten, unsere Voraussetzungen auf den endgültigen Erfolg lediglich an die Frage der unmittelbaren Einkünfte zu knüpfen. Dieser enge Gesichtspunkt würde unvermeidlich sein, wenn die Linie im Wege der Privatunternehmung gebaut wäre; aber da sie durch die Regierung gebaut worden ist, so müssen alle Fragen des augenblicklichen Gewinns der breiteren Politik Platz machen, den Handel anzufachen und die Quellen des Landes zu erschließen.“

Diesem Ausspruch kann man nur in vollem Umfang beipflichten; auch in diesem Satze wird als der Hauptzweck der Ugandabahn die Belebung des Handels und die Erschließung des Landes bezeichnet. Beide Häuser des englischen Parlamentes traten den Ausführungen des Sir Molesworth bei und bewilligten im Frühling dieses Jahres weitere 40 Millionen Mark für die Fertigstellung der Linie, also unter Zurechnung der bereits verbrauchten 60 Millionen im ganzen 100 Millionen Mark für eine Linie, deren Aussichten in Bezug auf Verkehr und Rentabilität nicht mit der Zentralbahn konkurrieren können.

Denn einmal hat die Ugandabahn weit bedeutendere Hindernisse zu überwinden und wird in Bezug auf Bau und Betrieb ganz bedeutend teurer werden, als die Zentralbahn, und zweitens durchkreuzt sie mit ihren ersten 500 Kilometern ein fast durchweg wüstes, jeder Bevölkerung entbehrendes und für Besiedelung und Anbau vollkommen ungeeignetes Gelände.“

Dieses alles sind Punkte, welche wir in ihren Einzelheiten während der schon so lange anhaltenden Bahn-Campagne wiederholt besprochen und verfochten haben. Jetzt hören wir sie auch von Männern, welche daheim für unsere Zentralbahn zu wirken berufen sind, und die sich aus eigener Anschauung diese auch vom Reichstage zu beherzigenden Ansichten gebildet haben.

— Wie wir hören, tritt Herr Doktor Hindorf von dem Direktorium der Rheinischen Handels-Plantagen-Gesellschaft am 1. Jan. 1901 zurück und der frühere Bezirksamtmann von Tanga, Herr von St. Paul, tritt an dessen Stelle als Direktor der Gesellschaft. Herr von St. Paul wird voraussichtlich bereits in den ersten Monaten des neuen Jahres die ostafrikanischen Plantagen der Handels-Gesellschaft besuchen und zur Besichtigung der Plantage Kurafini

dem Vernehmen nach Anfang Februar in Daresalam eintreffen.

— **Regenbeobachtungen***) auf der Plantage Balangai—Westufambara (Deutsch-Ostafrik. Plantagen-Gesellschaft).

Höhenlage 1260 Meter.

Monat	Anzahl der Regentage	Regenfall in mm	Größter Regenfall in 24 Stunden.
Juli 1900	17	75 mm	15 mm
August "	7	32 "	7 "
September "	11	68 "	37 "
Oktober "	17	151 "	38½ "

Total Regenfall vom 1. Januar 1900 bis 31. Oktober 1900 = 2096½ mm.

*) Bei der ersten Veröffentlichung der Regenbeobachtungen auf der Plantage Balangai, welche uns lebenswürdiger Weise zur Verfügung gestellt werden, sprachen wir die Bitte aus, daß uns auch von den anderen Plantagen Deutsch-Ostafrikas diesbezügliche Mitteilungen zukommen mögen da dieselben von allgemeinem Interesse sind und zur Veröffentlichung geeignet erscheinen. Wir erlauben uns bei dieser Gelegenheit unsere Bitte zu wiederholen.

Aus Beira.

Aus Beira wird uns berichtet, daß unweit der Stadt die nach dem Maschonalande (Salisbury) führende Bahnlinie in Folge der ungeheuren in den letzten Wochen niedergegangenen Regengüsse unterbrochen ist. Der Bahndamm soll an mehreren Stellen hunderte von Metern weit vollkommen hinweggespült und ein Betrieb auf jener Strecke für mehrere Monate nicht möglich sein.

Von den Kriegsschauplätzen.

Aus China sind keine bemerkenswerthen Nachrichten gekommen, wenn man von jener Meldung absieht, daß die Friedensverhandlungen nach der Feststellung der hierzu erforderlichen Bedingungen seitens der Mächte nun doch endlich ihren Anfang nehmen sollen. Obgleich es vorläufig noch nicht recht ersichtlich ist, wie man trotz der immer lustig fortdauernden Kämpfe mit den Bozern überhaupt an einen zu schließenden Frieden zu denken vermag, so erscheint es jedoch immerhin ein leidlich gutes Zeichen für die näher rückende Beendigung der chinesischen Komödie zu sein, daß sich die Mächte ausnahmsweise einmal wieder einig sind.

In Südafrika sieht es für die Engländer auf Grund der letzten telegraphischen Nachrichten (Siehe dort) wieder einmal recht böse aus. Nachdem die vor wenigen Tagen englischerseits noch gehoffte Umzingelung und Gefangennahme Dewets im südlichen Dranie-Gebiet nicht gelungen ist, weil jener brave General „plötzlich verschwindend“ den Briten wieder einmal eine lange Nase gemacht hat und munter weiter „marodiert“, so haben sich jetzt auch auf dem nördlichen Kriegsschauplatz die Generale de la Rey und Louis Botha wieder geregt und sind in südlicher Richtung siegreich vorgedrungen. Westlich und östlich von Johannesburg, und zwar in nächster Nähe, stehen jetzt wieder Burenkorps, die Bahnen sind naturgemäß zerstört, die Zufuhr wird den Briten abgeschnitten, und in den beiden Hauptstädten des „englischen“ Transvaal wird man wohl demnächst daran glauben müssen, Pferdefleisch als Leckerbissen zu genießen.

Telegraphische Nachrichten.

(Reuters Telegraphen-Bureau.)

9. Dezember. Chamberlain hat im englischen Unterhause die Erwartung ausgesprochen, daß die Einführung einer konstitutionellen Regierung im Dranie-Staat später auch in Transvaal möglich erscheine. Die staatlichen Einrichtungen in beiden Ländern würden respektiert, nur die Mißbräuche abgestellt werden. Die Afrikaner würden bei Besetzung der staatlichen Stellen, da wo es die Sicherheit der Regierung zuließe, Verwendung finden.

9. Dezember. Lord Roberts ist in Kapstadt mit größtem Enthusiasmus empfangen worden.

General Knox berichtet aus Mougville, daß Dewet 500 Pferde und eine Anzahl Kap-Karren im Stich gelassen hätte, auch wäre er von allen Seiten bedrängt.

Die engl. Regierung hat sich entschlossen, gegen die Ogaden-Somalis in British-Ostafrika indische Truppen zu verwenden.

Die Königin Wilhelmine von Holland hat den Präsidenten Krüger in Audienz empfangen.

10. Dezember. Einige Buren, welche bei Johannesburg den Zuzug von englischem Proviant verhindern wollten, sind umzingelt worden. Die Einwohner der dortigen ganzen Gegend sind deshalb in das große Lager auf dem Rennplatz in Johannesburg überführt worden.

10. Dezember. Ein englischer Ordonaus-Reiter, welcher die deutsche Expedition nach Kalgau begleitete, ist nach Peking zurückgekehrt und berichtet, daß 10 bis 12 Mandchinesen und ein englischer Missionar bei Kinnaschung auf Befehl von Laotun ermordet worden seien.

Die holländische Regierung informierte die britische, daß sie jegliche Verantwortlichkeit für den Brief des Präsidenten der ersten holländischen Kammer an Krüger, worin derselbe die Hoffnung auf das baldige Ende jenes ungerechten, barbarischen Krieges in Südafrika ausspricht und für die Unabhängigkeit der südafrikanischen Staaten einsteht, von sich abwälzt.

Die Königin von England hat auf das liebenswürdige Schreiben des Königs von Portugal geantwortet, daß sie die größte Freude an dem herzlichsten Einvernehmen beider Staaten habe.

12. Dezember. Alle Gesandten in Peking außer Satow haben von ihren betreffenden Regierungen Anweisungen erhalten, wonach seitens derselben den bei der letzten Sitzung von den Gesandten gemachten Vorschlägen zugestimmt wird. Die Verhandlungen nehmen nun sofort ihren Anfang. Satow ist dieses mitgetheilt worden.

Ching sagt, daß der Kaiser von China bereit sei, zurückzugehen.

Die „Times“ meldet aus dem Haag, daß der Jar ein höf. Telegramm an Krüger geschickt hat, worin er zum Ausdruck bringt, daß seine Krankheit die Hoffnungen auf eine Vermittelung zerstört hätte.

12. Dezember. Milner wird sowohl den Posten als Generalkommissioner sowie als Gouverneur der Kapkolonie bekleiden, so lange kein Gouverneur für Transvaal und die Orange-Kolonie ernannt ist. Unterdessen wird möglicherweise Lord Roberts weiter als Administrator fungieren.

12. Dezember. Lord Brodrick hat im engl. Parlament die Erklärung abgegeben, daß er nicht im Stande sei, vorläufig mit den Ergänzungen an Truppen und Proviant für Südafrika aufzuhören; er könne auch nicht vorhersehen wie viel im Ganzen noch notwendig sei. Der Krieg müßte mit allem Nachdruck fortgesetzt werden. Die Note Brodricks wurde mit 284 gegen 8 Stimmen angenommen.

12. Dezember. Lord Roberts ist von Capstadt aus nach England in See gegangen.

Das holländische Ministerium hat den Präsidenten Krüger benachrichtigt, daß Holland nicht im Stande sei irgend etwas für Krüger zu thun, wenn nicht die anderen Mächte die Initiative ergreifen würden.

12. Dezember. England braucht weitere 16 Millionen Pfd. St. für Kriegszwecke einschließlich 500 000 Pfd. St. für China. Diesbezügliche Stelle stellt, daß noch 5 1/2 Millionen zur Verfügung ständen und verlangte die Ermächtigung, eine Anleihe von 11 Millionen Pfd. St. machen zu können.

13. Dezember. Eine amtliche Depesche besagt, daß der englische General Knox wiederum mit Dewet Gefechte beendeten hat. Letzterer marschirt auf Reddersburg, woselbst jedoch englische Truppen bereit sind dem Burengeneral entgegenzutreten.

Hicksbeach kündigte an, daß David Harbours als engl. Generalkommissioner nach Transvaal geht.

Was hier in Daresalam durch Extrablatt bereits veröffentlicht.

14. Dezember. Der Senat in Washington hat mit großer Mehrheit den Davis'schen Antrag betreffend den Hay-Pouncefote-Vertrag angenommen, welcher den Vereinigten Staaten die Schutzkontrolle über den Nicaragua-Kanal (nördl. d. Panama-Kanal, verbindend Atlantischen mit Stilleem Ocean) sichert und auf diese Weise die Neutralität jenes Gebietes, welche der Hauptpunkt des früheren Vertrages war, nichtig macht.

Den letzten Nachrichten aus Peking zufolge hat England jetzt den Bedingungen für den Beginn der Friedensverhandlungen zugestimmt. Es handelt sich jetzt nur noch um die Bestätigung und Beglaubigung der chinesischen Bevollmächtigten.

Japan hat ausdrücklich erklärt, daß es auf dem Standpunkt des Deutsch-englischen Uebereinkommens betr. China stehe.

14. Dezember. Das englische Parlament tritt am 12. Februar wieder zusammen.

Lord Brodrick hat der englischen Regierung gegenüber erklärt, daß es nicht wünschenswert erchiene, die verhängnisvolle Schlappe, welche sich die englische Deomann-Gruppe bei Lindley (Orange-Freistaat) zugezogen hätte, als unerheblich hinzustellen oder gar zu verheimlichen. 2 englische Offiziere haben daraufhin ihre Entlassung erhalten, gegen einen dritten schweben die Verhandlungen noch und Spragge ist freigesprochen worden.

General Louis Botha ist mit 1500 Buren bis 20 Meilen von Standerton (Bahnknotenpunkt südöstlich Johannesburg) vorgedrungen und hat einen Aufruf an die Bürger des Landes zum „Unter die Waffen treten“ am 15. Dezember erlassen.

14. Dezember. Lord Kitchener meldet aus Pretoria vom 13. Dezember, daß das Korps des englischen General Clements bei Tagesanbruch von Buren-Abteilungen de la Rey's und Beyers in der Stärke von 2500 Mann in der Nähe von Nooitgedacht (nicht bei Krügersdorp) angegriffen worden wäre. Der erste Angriff der Buren sei zurückgewiesen, jedoch nachdem es den Buren gelungen war eine Gruppe der Magaliesberge, welche von 4 Kompagnien der englischen Northumberland-Füßler vertheidigt war, zu nehmen, beherrschten letztere auch das Lager des General Clements, welcher sich in Folge dessen nach Secpoort zurückziehen mußte und dort eine neue Stellung in der Mitte eines großen Thales besetzte. Das Gefecht war ein sehr blutiges.

15. Dezember. Das Gefecht bei Nooitgedacht in der Nähe von Krügersdorp (unweit Johannes-

burg) zwischen dem Korps des General Clements und den Buren unter de la Rey dauert noch fort. Auf beiden Seiten schwere Verluste.

Von der letzten Tagung des Kolonialraths.

Der dieswinterliche Zusammentritt des Kolonialraths erfolgte am 8. d. Mts. Nachmittags um 2 Uhr im Reichstagsgebäude. Der neue Direktor der Kolonial-Abtheilung des Auswärtigen Amts, Wirkl. Geh. Legationsrath Dt. Stuebel, würdigte in seiner Eröffnungssprache die verdienstvolle Mitarbeit des Kolonialraths an der kolonialen Sache. Den Hauptgegenstand der Beratungen bildeten die Stats der Schutzgebiete für 1901. Bei den in der Südsee gelegenen Schutzgebieten wurde eingehend die Frage der Dampferverbindung erörtert und für Samoa einem Antrage auf Beschaffung eines kleinen Gouvernements-Motorbootes zugestimmt. In der Frage der Neuordnung des Zoll- und Steuerwesens in Neuguinea erklärte sich der Kolonialrath gegen die Einführung oder Erhöhung von Zöllen und gab dem Wunsche Ausdruck, daß der Verkauf von Opium an die Eingeborenen des Schutzgebietes thunlichst verhindert werde.

Zur Förderung einer gesunden wirtschaftlichen Entwicklung der Carolinen, Palau und Marianen nahm der Kolonialrath einen aus seiner Mitte gestellten Antrag an, wonach die Regierung ermächtigt wird, unter gewissen Voraussetzungen Konzessionen an eine beschränkte Anzahl von kapitalstärkeren Unternehmern zu gewähren.

Bei der Beratung des Haushalts für Südwestafrika wiederholten die Herren Dr. Scharlach und Woermann als Mitglieder des Direktoriums der South-West-Africa-Company, die von dem erstere bereits auf der Koblenzer Hauptversammlung der Deutschen Kolonialgesellschaft abgegebene Erklärung, wonach die 7 deutschen Mitglieder des Direktoriums niemals auf Verjagung ihrer 3 englischen Kollegen gestoßen sind, einen englischen Einfluß, sei es in politischer Hinsicht, sei es wirtschaftlicher Art, in der Gesellschaft geltend zu machen, sondern stets ein bereitwilliges Entgegenkommen im Sinne einer Leitung der Geschäfte gefunden haben, wie die deutschen Direktoren sie für richtig hielten. Cecil Rhodes stehe ein maßgebender Einfluß in der South-West-Africa-Company in keiner Weise zu, und wenn er wirklich geäußert habe, daß er eine Ansiedelung der Buren im Gebiete der Gesellschaft verhindern wolle, so sei dieser Äußerung absolut kein Werth beizumessen. Die deutschen Direktoren und der deutsche Reichskommissar würden alles zu verhindern wissen, was gegen die deutschen Interessen sei, und es werde innerhalb des Direktoriums der South-West-Africa-Company zweifellos überhaupt niemals auch nur der Versuch gemacht werden, sich einer Bureneinwanderung zu widersetzen. Der Direktor der Kolonial-Abtheilung, Dr. Stuebel, bezeichnete es im Anschluß an diese Ausführungen als sehr wünschenswert, daß die South-West-Africa-Company selbst baldigst eine im gleichen Sinne gehaltene Erklärung veröffentliche. Eine eingehende Erörterung verurteilte ferner namentlich noch die Frage des deutsch-südwestafrikanischen Eisenbahnbaues, insbesondere der Richtung und des Endpunktes der von der Otavi-Minen- und Eisenbahngesellschaft zu erbauenden Eisenbahn. Der Errichtung von Stauanlagen widmet die Kolonialverwaltung, wie der Direktor der Kolonial-Abtheilung erklärte, ihre volle Aufmerksamkeit.

Für Ostafrika stand die Frage der Zentralbahn im Vordergrund der Erörterung. Der Präsident der Deutschen Kolonialgesellschaft, Seine Hoheit Herzog Johann Albrecht zu Mecklenburg, dankte Herrn Geh. Kommerzienrat Dr. Dechselhäuser für seine unermüdete Wirksamkeit in Sachen dieses wichtigen Unternehmens und gab seiner Anerkennung und seiner Freude über die seitens der Kolonialverwaltung der Angelegenheit zuteil gewordene Förderung Ausdruck. Diesen der Kolonialverwaltung gezeigten anerkennenden Worten schloß sich Herr Geheimrat Dechselhäuser an, der zugleich der Deutschen Kolonialgesellschaft, der Presse, Herrn Gouverneur von Liebert und den Offizieren, die bei den Vorarbeiten thätig gewesen sind, wärmsten Dank für die Förderung ausdrückte, die sie dem Unternehmen haben zuteil werden lassen. Von der Rentabilität der Zentralbahn ist er fest überzeugt. Seine Hoheit, Herzog

Johann Albrecht regte an, die Ausführung der Bahn möglichst den bewährten Offizieren der Eisenbahnbrigade zu übertragen. Kolonialdirektor Dr. Stuebel gab seiner Ueberzeugung dahin Ausdruck, daß nur ein Ausbau der Eisenbahnen die wünschenswerte Entwicklung des Schutzgebietes bewähren könnte, dankte dem Nestor in der Bewegung für den Bau der ostafrikanischen Zentralbahn, Herrn Geh. Rat Dechselhäuser, für seine Worte und erklärte, die Kolonialverwaltung glaube dadurch, daß sie alternativ sowohl den Bau durch eine Privatgesellschaft, wie auch auf Reichskosten ins Auge gefaßt habe, alles gethan zu haben, um die Verwirklichung des Planes zu erreichen. Anlässlich der bekannten gegen Gouverneur von Liebert gerichteten Zeitungsangriffe wies Seine Hoheit, Herzog Johann Albrecht, darauf hin, daß aus der vorliegenden amtlichen Uebersicht der Entwicklung des Schutzgebietes im vergangenen Jahr sich ergebe, daß jene Zeitungsangriffe unbegründet seien. Der Direktor der Kolonialabteilung Dr. Stuebel drückte seinen Dank für das ihm entgegengebrachte Vertrauen aus. Dem Wunsche des Herzogs, den Inhalt der gedachten Uebersicht der Öffentlichkeit nicht vorzuenthalten, werde durch die Veröffentlichung im „Kolonialblatt“ entsprochen werden. Gouverneur von Liebert stellte fest, daß die Unruhen am Kilimandjaro mit der Erhebung der Hüttensteuer in gar keinem Zusammenhang stehen und allein durch die alte Kriegslust der Massai veranlaßt seien. Die konfessionellen Schulen im Schutzgebiet bezeichnete der Gouverneur als einen Nothbehelf und teilte mit, daß Lehrer aus den Missionsanstalten nicht zu erhalten seien. Kolonialdirektor Dr. Stuebel fügte dieser Erklärung hinzu, die Kolonialverwaltung bestrebe sich, in jeder Weise den Wünschen der Missionen entgegenzukommen, dürfe aber im Wege stehende praktische Kleinigkeiten nicht übersehen.

Darüber, ob Zollerleichterungen für Produkte aus den Kolonien nur für bestimmte Einfuhrartikel einzuführen seien, ergaben sich innerhalb des Kolonialrats Meinungsverschiedenheiten.

Zum Schluß der Verhandlungen sprach Seine Hoheit, Herzog Johann Albrecht zu Mecklenburg dem Direktor der Kolonial-Abteilung für seine entgegenkommende und sachgemäße Leitung der Beratungen unter lebhafter Zustimmung der Versammlung den Dank aus.

(Aus d. Dtsch. Kol.-Ztg.)

Aus Daresalam und Umgegend.

Unweit Kisserawe ist in der Nacht vom Donnerstag zu Freitag ein von einer Hütte zur Nachbarhütte gehendes Negerweib mit ihrem Kinde von einem Löwen angefallen worden. Die bedauernswerthe Mutter wurde ihres Kindes beraubt, kam selbst jedoch mit einigen Wunden davon.

Verkehrsnachrichten.

N.-P.-D. „Bundesrath“ (Kapt. Fiedler) traf von Europa kommend am 12. Dezember Abends hier ein und fuhr am 14. Dezember früh nach dem Süden weiter.

N.-P.-D. „Reichstag“ (Kapt. Kley) traf von Süden kommend am 14. Dezember Vorm. hier ein und fuhr am 15. Dezember früh über Zanzibar nach Europa weiter.

G.-D. Kaiser Wilhelm II fährt morgen mit Tagesanbruch nach Tanga.

N.-P.-D. „Sultan“ (Kapt. Pohlenz) trifft am 16. d. Mts. von Zanzibar kommend hier ein und geht am gleichen Tage nach Ibo weiter.

Personal-Nachrichten*.

Der Generalbevollmächtigte der Deutsch-Ostafrikanische für die ganze Ostküste, Herr Hans Peter v. Bötticher, traf mit „Bundesrath“ von Zanzibar kommend am 12. d. Mts. hier ein und fuhr mit „Reichstag“ heute früh nach Zanzibar zurück.

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

Wechselverhandelskurs in Zanzibar.

Sicht in London RpS. 14.15 N. 2 P. per £
Sicht „Hamburg Mk. 1.36 1/2 per Rupie.
Sicht „Marseille Fres. 1.68 per Rupie.

Rupie-Kurs

für den Monat Dezember 1900.
1 Rupie 1,39.
Einzahlungskurs für Postanweisungen 1,383
Auszahlungskurs für Postanweisungen 1,397

Hotel Fürst Bismarck. Daressalam, Wilhelmsufer.

2 Minuten von der Landungsstelle.

Hotel ersten Ranges.

Comfortabel eingerichtete Zimmer.

* * * Sämtliche Getränke von Eis.

Table d'hôte.

Deutsche Ost-Afrika-Linie.

Gr. Reichenstr. 27

HAMBURG.

Telegr.-Adresse: Ostlinie Hamburg.

Regelmässige vierzehntägige Postdampfer-Verbindung zwischen

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

Nächste Abfahrt nach Europa

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

Ab Daressalam; R. P. D. „Reichstag“ Capt. Kley am 14. Dezember

„Kronprinz“* Capt. v. Issendorf am 29. Dezember

Nächste Abfahrt nach Südatrika

via Mozambique, Beira nach Delagoabay resp. Durban.

Ab Daressalam: R. P. D. „Bundesrath“† Capt. Fiedler am 14. Dezember

„Herzog“ Capt. Gauhe am 25. Dezember

Zweiglinie an der Deutschen Küste

Nächste Abfahrt nach: Kilwa, Lindi, Mikindani und Ibo

per R. P. D. „Sultan“, Capt. Pohlenz am 15. Dezember

Nach BOMBAY über Bagamoyo und Zanzibar.

Nächste Abfahrt per R. P. D. „Sultan“ Capt. Pohlenz am 28. November

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

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

Nähere Auskunft ertheilen die Agenten in Daressalam

HANSING & Co.

Weihnachten.

Metallwaaren, Spielsachen, Scherzartikel,
Confekt, Baumzweige, Weihnachtsbäume,
Walnüsse, Haselnüsse

bei

Karl Bretschneider, Daressalam.

Oekonom

mit guten Zeugnissen, 32 Jahre alt, sucht zu
Anfang 1901 Stellung als Beamter in Afrika, der-
selbe war 10 Jahre in Deutschland und 2 Jahre
bereits in Afrika thätig. Offerten unter K. H. 101
Expedition dieses Blattes erbeten.

Bhayji bhay Rajbhay, Uhrmacher

(Bagamoyo-Straße — unweit des großen Brunnens).

empfehlte sich den hiesigen Europäern zur Reparatur von Uhren aller Art.
— Prompt und billig. —

Gerolsteiner

Recht-Marko.



Alkalischer Sauerbrunnen

Tafelgetränk ersten Ranges.

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

— Tropensicher verkorkt. —

Lieferung flüssiger Kohlensäure.

Sprudel

Adresse: Gerolsteiner Sprudel, Köln am Rhein.

Heimweh.

Ein Liebesgeschichtchen von Luise Glas.

(Nachdruck verboten.)

Oktober war's, Lesezeit: Arbeit, Fröhlichkeit, Waldhornblasen und Kafetenwerfen. Das Wachholdermariechen aber, das überall aushilft und sonst allezeit fröhlich ist, läßt den Kopf hängen und weiß nur halb warum.

Sie nannten sie die Waisenmarie, denn sie war bei fremden Leuten aufgewachsen und hatte nur einen Pflegebruder übrig behalten: den Walthers Franz, den besten Burschen im Land, den geschicktesten Kopf, und ihr Liebster war er auch, — wenn er nur nicht so phantastische Zukunftspläne gemacht hätte!

Da kam er, um sie abzuholen; im hellen Lauf nahm er die Weinbergstreppe und schon von fern rief er ihr zu: „Suche, Mädchel! Jetzt kommt das Glück! jetzt können wir heirathen!“

Sie setzte sich auf die Steinbank, so zitterten ihre Knie. Das Glück? Heirathen? das war ja gut. Da konnte die Ruhme, die ihnen aus Freundschaft haushielt, wieder aufs Dorf —

„Freilich sieht das Glück anders aus, wie wir's uns träumen, das ist nun so — das Leben giebt uns nur das rohe Eisen, schmieden müssen wir's uns schon selber.“ Und dann erzählte er, daß ihm in Newyork eine Stelle angeboten sei, von einem Vaterbekannten, der drüben sein Glück gemacht hatte.

„Wir sind jung, Jugend muß tapfer sein.“

Mariechen sah über die Rebhügel hin und sagte mühsam: „Nach Amerika!“

Ihm wurde unbehaglich zu Muth. Ja, freute sie sich denn gar nicht? — Auf einmal sagte sie: „Wenn Du noch wartetest, bekämst Du gewiß hier eine ebenso gute Stelle.“

„Nein, so eine krieg ich hier nicht, hier kommen wir nie auf einen grünen Zweig, dort brauchen wir einfach hinaufzufliegen. Wenn Du mich lieb hast, freust Du Dich, daß wir endlich so weit sind. Und denkst an nichts, als daß wir da drüben glücklich sein werden.“

„Da drüben“, sagte sie wehmüthig, streichelte ihm aber dabei die Hand, als wolle sie etwas abbitten.

Wie sie nachher durch die Stadt gingen an den alten Kirchen vorbei mit dem gotischen Bierat, an den Denkmälern, deren Marmorleiber leuchteten, durch trauliche Gassen und stolze Brunnenstraßen, da sagte sie: „Das soll ich nie wiedersehen!“

„Ei, warum denn nicht? Später.“

„Nein, ich seh's nicht wieder, ach, es ist zum Herzbrechen.“

Das Heimweh rumorte auch bei ihm, aber sie sollte nichts davon merken, damit sich ihr's nicht dran stärke. Stumm ging er neben ihr weiter.

„Ist's nicht schön hier?“

„Freilich, aber wo man sich lieb hat und vorwärts kommt, ist's auch schön.“

Sie führte ihn nach dem Friedhof. Wer würde nun die Gräber der Eltern pflegen?

„Wir tragen's dem Totengräber auf — an die Toten denken ist mehr, als Rosen für sie pflanzen.“

Er hatte ja recht, und doch machte sie's Weinen, daß hier der Totengräber hantieren sollte, dem alle Gräber nur eine Nummer waren. — Von den Bergen stiegen Kafeten auf, irgendwo sangen sie: Morgen muß ich fort von hier.

Da schluchzte Mariechen hell auf: „Ich kann nicht, ich kann nicht.“

Franzens gutes Gesicht wurde blaß. „Komm heim“, sagte er freundlich, „Du besinnst Dich noch.“

Sie besann sich, ach Gott, „so viel“. Sie bedachte sich am Tag und bedachte sich bei Nacht, aber sie kam zu keinem anderen Schluß: Ich kann nicht. — Ob sie an künftigen Reichthum dachte oder an den gesegneten Ehestand, das Heimweh verdunkelte alles: Ich kann nicht.

Er sagte ihr, daß er nicht mehr zurück könne — das verschärfte ihr Herzweh, aber half ihr nicht.

Die Ruhme dankte ihrem Herrgottle, daß sie wieder aufs Dorf durfte — ein Tag kam, da fuhr der Franz früh davon und die Ruhme am Mittag. „Behüt Dich Gott“, sagte er, „wenn

Dir's Leid wird, komm nach.“ — Sie aber schüttelte den Kopf und bat mit matter Stimme: „Komm wieder!“

Die guten Leute und Nachbarn fanden's recht verständlich, daß er erst mal auf die Probe hinüberginge. Mariechen aber saß im leeren Haus und sehnte sich zwiefach: Mit ihren lebendigen Wirklichkeitsgedanken nach dem Franz und mit ihren Phantastiegedanken in seiner Seele nach der alten Heimath.

Er schrieb ihr, daß er's reichlich gefunden sehe, wie man's ihm versprochen gehabt, und daß auch über New-York die Sonne aufgehe und der Mond sich runde und dahin schwinde in ewigem Wechsel, wie daheim.

Sie weinte, als seine Stimme so vernehmlich aus den festen Buchstaben zu ihr redete, aber die Kette, die sie an die Heimath schmiedete, schien mit jedem Tag fester zu werden. Das Antworten wurde ihr blutfauer, da kam ein zweiter Brief: Bist Du krank? warum schreibst Du nicht? das ist unrecht von Dir!“

Nichts von der Schönheit und dem guten Leben dort, wie das erste Mal. — Es geht ihm schlecht, dachte sie, Vater im Himmel, was soll ich thun?! — Sein froher Brief hatte sie nicht irre gemacht, jetzt, wo er bange schrieb, wurde sie unsicher.

Sie schickte gleich eine Karte: sie sei gesund, aber wie's ihm gehe? und zuletzt: Die Gräber sind noch alle grün. — Dann trug sie Kränze hinaus und kämpfte mit ihrer Sehnsucht.

Wie sie so da saß in ihrer Rathlosigkeit, kam der Probst gegangen, der die Waisenkinder einsegnet. Der grüßte sie freundlich und fragte: „Wann geht's denn nun nach Amerika, Mariechen?“

Sie sah ihn verwirrt an. Gar nicht zweifelhaft war's ihm, daß sie nach Amerika ginge? Rechnete er denn für nichts, was sie hier festhielt? — Und da strömte es der Schüchternen plötzlich über die Lippen: von den Bergen ringsum und dem Neckar und der Heimatherde und den Gräbern, die sonst keiner lieb hatte.

„Soso?“ — Der Probst sah Mariechen nachdenklich an, und sie schaute ihm flehend in die Augen. — Ach, daß er doch sagen möchte: Du hast recht, mein Kind, Du bist eine Heldin, Dein Leiden wird Dir im Himmel vergolten werden.

Er aber fragte: „Hast Du ihm denn gesagt, daß Du ihn nicht mehr liebst und freigiebst?“ — „Nein, antwortete sie erschrocken. „Ich lieb' ihn doch noch!“ „Komm wieder, habe ich gesagt.“

Der alte Herr schüttelte den Kopf: „Das ist mir eine wunderliche Liebe. Du bleibst daheim im behaglichen Gleis, er geht in die Welt und arbeitet für Euch. Statt ihm ein Stück Heimath in die Fremde zu pflanzen, willst Du ihn übernommenen Pflichten abspenstig machen. Komm wieder, hast Du gesagt? Ja, wenn du mitgegangen wärst, Dich mit ihm durchgekämpft hättest durch Leben und Heimweh, und Ihr hättet's erreicht, dann dürftest Du bitten: nun komm heim! nun wollen wir dem Vaterland bringen, was wir der Fremde abgerungen haben.“

Mariechen sah den alten Herrn entsetzt an: also nicht einmal recht hätte sie gethan bei all ihrem Weh und ihrer Sehnsucht? Sie fing bitterlich an zu weinen.

„Mein gutes Kind, vergiß Dich selber und denke nur an den andern, und dann sage mir, was Du thun willst. Wo du hingehst, da will ich auch hingehen, wo Du bleibst, bleibe ich auch, der Tod muß Dich und mich scheiden. So spricht Liebe und Treue.“

Darauf ließ er Mariechen mit ihren Thränen allein.

Zwei Tage später waren die Gräber nicht mehr grün, nackter Frost färbte sie braun; dann kamen schüchterne Schneeflocken, die das Land einzuhüllen versuchten; aber immer schmolzen sie wieder, und Mariechens Herz that weh, wenn sie kamen und weh, wenn sie gingen: „Nun ist er allein in der langen Dunkelheit in der Fremde.“

Aber die Heimath hielt fest und die Gräber hielten fest.

Die Adventsunruhe begann, die Läden putzten sich auf, sogar von Tannenbäumen war schon die Rede, und kein Brief kam von drüben. — „Er

ist krank — keiner pflegt ihn — er stirbt.“

Jetzt schneite es ein, die Flocken blieben fest und bauten einen Wall auf, der Mariechen eine Kerkermauer schien, die sie auf ewig von ihrem Franz, trennen wollte.

Da riß sie ihr Tüchlein vom Nagel, lief zum Probst und rief ihm schon in der Thür entgegen: „Ach, helfen Sie mir! ich muß zu meinem Franz; er darf doch Weihnachten nicht allein sein.“

Der Probst half; er redete dem zitternden Herzen Muth ein, er übernahm das Häuschen, er schaffte das Reisegeld, er besorgte die Papiere, er belehrte sie über Reise und Seefahrt. — So kam sie schnell fort, noch halb im Traum gelangte sie aufs Schiff; dann aber hatte sie eine Woche Zeit zum Denken und Bangen. — Sie spürte nichts von Wellen und Sturm, sie sah immer nur rückwärts drei verschneite Hügel und vorwärts ihren Franz, einsam in winterlicher Dunkelheit, mit Heimweh und Sehnsucht im Herzen. Das gab ihr Muth — der Glückliche hätte sie nicht hinübergezogen.

In einem frostklaren Morgen lag ihr Dampfer im Hafen. Franz hatte recht. Die Sonne schien hier wie daheim — eine sanfte Hoffnung drang in Mariechens wundes Herz: nun war sie bei ihm. — Freilich, ehe sie sein Zimmer gefunden hatte, verging noch eine bange Zeit, endlich aber stand sie davor und die Wirthin verstand sogar deutsch.

„Herr Franz Walthers? Kommt erst um 6 Uhr aus dem Geschäft.“

Mariechen durfte warten. Die Wirthin war gar zu neugierig, was das geben würde; gewöhnlich freuten sich die hübschen, jungen Männer nicht, wenn ihnen Eine von zu Hause nachgereist kam. — Diesmal aber hatte sich die weltkluge Frau geirrt. Als Franz die Thür aufriß und des Mädchens ansichtig wurde, das immer noch in Hut und Säckchen ganz still am Fenster saß, stieß er einen richtigen Weinbergsjuchzer aus, umfaßte sie und hob sie hoch in die Luft.

„Mariechen, mein Wacholder-Mariechen! Gott sei Dank, daß Du da bist!“

Da fiel das letzte Stück der Kette von ihr ab. „Ja, Gott sei Dank, daß ich da bin.“

Neues von der Malaria-Forschung.

Im „Col. Bl.“ wird ein Aufsatz des Stabsarztes Dr. Zupiza veröffentlicht, der über die Ergebnisse seiner Studienreise nach Italien berichtet. Die Experimente zur Erforschung der Malaria in Italien bilden eine Bestätigung der Koch'schen Mosquito-Theorie, denn es wurde in einer der gefährlichsten Malariagegenden ein Häuschen errichtet, dessen Fenster mit Drahtgaze überspannt waren. Beim Eintritt in dieses Haus hatte man mehrere aus einfachen, mit Drahtgaze überspannten Rahmen bestehende Thüren zu passiren. Auf diese Weise gelang es, die Mosquitos abzuhalten, während Wind, Staub und kleinere Insekten als die Mosquitos freien Durchlaß hatten. In diesem Hause wohnten zwei englische Aerzte nebst zwei Hülfsarbeitern seit März, schliefen ständig bei „offenem“ Fenster, gingen regelmäßig ihrer wissenschaftlichen Beschäftigung nach, lebten von dem, was das Land bietet, badeten im Freien, gruben rings um das Haus den Erdboden um, besuchten häufig die Kranken in der Nachbarschaft, kurz: sie setzten sich allen Fährlichkeiten der Wohnungen, des Bodens und der Luft einer malariadurchseuchten Gegend aus. Eine Zeit lang wurde auch das Wasser der benachbarten Tümpel ungekocht getrunken; hierdurch zog sich einer der Herren einen dysenterischen Darmcatarrh zu, jedoch keine Malaria. Der einzige Schutz gegen Malaria bestand im Schutze gegen das Eindringen der Mosquitos ins Haus, und bei Abend und Nacht außer Hause Schutz gegen die Mosquitostiche durch Tragen von Schleier (oder Haube) und Handschuhen. Bis auf den heutigen Tag blieben die Herren sowie auch ihre Gehülften von Malaria völlig verschont (wie sich aus ihrem Befinden, regelmäßigen täglichen Temperaturmessungen und wiederholten Blutuntersuchungen ergibt), während

die Nachbarn ohne Ausnahme schwer unter Malaria zu leiden haben. Die Wohlthat eines mosquitofreien Aufenthaltes im Zimmer und der Fortfall des die Athmung erschwerenden Mosquitobettnetzes werden dem „Hauschutz“ sehr bald Eingang verschaffen, wo immer in unseren Kolonien er bekannt wird. Aber freilich, soll er seinen Zweck erfüllen, nämlich auch gegen Malaria mit großer Sicherheit schützen, so bedarf es doch einer äußerst sorgfamen Beobachtung und Controlle aller Maßnahmen. Dort, wo der Mosquitoschutz nicht sicher durchzuführen ist, kommt die Koch'sche Chininprophylaxe in Anwendung. Nachdem wir nun zwei gegen Malaria sicher wirkende Wege haben, mußte es gelingen, die weißen Colonisten selbst in den schlimmsten Malariagegenden dauernd frei von Malaria zu erhalten, und somit eine allgemeine Colonisation der Tropen zu ermöglichen.

Vermischtes.

Die Hochzeit der Königin Wilhelmina soll, so schreibt die „Täg. Rudsch.“, wie jetzt feststeht, in der Woche vom 28. Januar bis 2. Februar im Haag stattfinden. Die bürgerliche Eheschließung wird der Bürgermeister der Stadt vollziehen. Das junge Paar wird sich einige Zeit auf Schloß Loo zurückziehen und dann seinen Einzug in Amsterdam halten. Im ganzen Lande haben sich Ausschüsse gebildet unter dem Voritze der Spitzen der Gesellschaft, um der Königin ein Nationalgeschenk anzubieten, etwa ein neues Schloß in Amsterdam oder eine Yacht. Der Stadtrath hat bereits einen Kredit von 50 000 Gulden für die Vermählungsfeier bewilligt, und die Bürger werden selbst, wie bei der Krönung, für das übrige sorgen. Wiewohl nur die Verwandten des Brautpaares zur Hochzeit eingeladen werden sollen, scheint man doch auf viele hohe Besucher zu rechnen, da bereits jetzt mehrere Haager Hotels für die Festwoche von der Regierung gemietet sind. Gerüchtweise verlautet, auch Kaiser Wilhelm werde bei der Vermählung zugegen sein. Der Gedanke, durch die Heirat der Königin werde der Name Dranien-Nassau erlöschen, hat in Holland sehr viele Bekämpfer gefunden, und zu lebhaften Preßerörterungen veranlaßt. Charles Voissovain eröffnete den Reigen, indem er in einem begeisterten Artikel im „Handelsbl.“ die Königin bat, den Namen Dranien weiter zu führen und zwar als „Dranien-Mecklenburg“. Auch über den Titel des Herzogs Heinrich ergeht sich die Presse noch in Vorschlägen. Man findet „Prinz-Gemahl“ unschön und auch unrichtig, da die Verfassung außer Mitgliedern des Königshauses keine Prinzen kennt, und der Herzog alsdann „Herzog-Gemahl“ heißen müßte. Einige wollen ihm den Titel „Königliche Hoheit“ geben, andere ihm überhaupt den Titel „König“ verleihen und dafür ein besondres Gesetz erlassen.

Ein Stimmungsbild aus Koniz. Während die jüdenfreundliche Presse im Reiche nicht nur die Zeugen, sondern auch die Geschworenen für Opfer der neuerdings so in Aufnahme gekommenen Suggestion erklärt, sieht sich der härter unter dem Drucke der örtlichen Stimmung stehende „Grand. Gef.“ zu einer anderen Haltung genötigt. Er beginnt eine Artikelreihe über den Prozeß, indem er sich bemüht, der wirklichen Sachlage gerecht zu werden. Wir entnehmen daraus zunächst die Thatsache, daß das Gnadengeuch für Maßloß von sämtlichen Geschworenen unterzeichnet ist. Ferner heißt es da:

„Die Geschworenen haben dem Angeklagten Maßloß mildernde Umstände zugestanden und der Vorsitzende des Gerichtshofes hob bei der Urtheilsverkündung auch hervor, bei der Strafbemessung sei als mildernd in Betracht gezogen worden der Umstand, daß die Geschworenen dem Angeklagten seine bei der zweiten eidlichen Vernehmung gemachten umfassenden Aussagen geglaubt hätten.“

Also nicht der Mangel an Beweisen, sondern die Ueberzeugung von der Unschuld haben zur Freisprechung Maßloßs geführt. Unter diesen Umständen wird natürlich die Haltung der Staatsanwaltschaft und des Gerichtshofes von den zunächst Beteiligten noch ganz anders empfunden, als es der Fall wäre, wenn man ihrer Auffassung eine größere sachliche Berechtigung zugestände. Vor allem klagt man über die Behandlung der Zeugen. „Selbst die glaubwürdigsten christlichen Zeugen, so schreibt man uns aus Koniz, mußten es sich vielfach gefallen lassen,

Witterungs-Nachrichten.

Datum	Auf 00 Normalhöhe u. Mercurstand reduzierter Barometerstand in Millimetern			Temperatur nach Celsius.					Maximum der Sonnenstrahlungstemperatur nach Celsius	Relative Feuchtigkeit in Prozent.			Regenmenge in Millimetern
	7 a.	2 p.	9 p.	7 a.	2 p.	9 p.	Maxim.	Minim.		7 a.	2 p.	9 p.	
3. 12.	61,2	59,5	60,4	23,9	28,8	25,3	29,5	23,2	54,2	94	75	91	—
4. 12.	60,6	58,5	59,9	24,5	29,0	26,0	29,3	23,4	54,3	96	76	86	0,8
5. 12.	60,8	58,5	58,7	24,2	29,0	27,8	29,7	23,9	60,0	95	78	86	2,3
6. 12.	59,6	57,9	59,0	25,1	29,9	26,0	29,8	23,9	54,2	90	79	84	—
7. 12.	59,8	58,7	60,2	25,0	28,1	26,6	30,0	24,2	61,2	90	78	86	0,6
8. 12.	60,8	60,1	60,8	25,8	28,3	26,3	29,2	24,5	62,0	90	76	—	4,8
9. 12.	62,1	60,8	61,5	24,8	28,9	26,4	30,6	23,3	63,2	91	79	88	—

Wind vorwiegend aus SE, lebhafter Himmel.

Marktbericht der Woche.

	Stückzahl und Maas	Bar-es-Dalman	Lang	Banango	Kilwa	Zindi	Mikindani	Pangani	Kandani	Mohoro
Stiere	per Stück	40—50	35	40—50	25	—	—	50	—	—
do.	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kühe	per Stück	50—60	70	70	30	—	—	—	—	—
do.	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ziegen	per Stück	4—6	4	3—10	5	—	—	6	—	—
do.	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schafe	per Stück	4—8	3	2—4	5	—	—	5	—	—
do.	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gesl. (Einheimische)	per Stück	30—40	35	18—25	25	—	—	16	—	—
do.	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gähner	per Stück	0.16	0.40	0.16	0.16	—	0.11	0.25	—	0.16
do.	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Eier	per Stück	0.02	0.03	0.02	0.01	—	0.01	0.02	—	0.01 1/2
do.	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kochfett	per lbs	0.55	0.32	0.44	—	—	0.42	0.38	—	26
per Fassa	per Fassa	30	17	24	—	—	—	—	—	0.07
Mehl	per lbs	0.09	0.32	0.08	0.07	—	0.08	0.06	—	19
per Sad	per Sad	18	17	17	20	—	19	—	—	19
Mais	ein Bisch	0.16	0.16	0.11	0.16	—	0.16	0.16	—	0.20
ein Djsla	ein Djsla	12	12	10	15	—	16	—	10	20
Reis	ein Bisch	0.32	0.32	0.32	0.40	—	0.32	0.32	—	0.40
ein Djsla	ein Djsla	10—17	11	22	32.32	—	27	—	—	23
Mtama	ein Bisch	0.24	0.20	0.18	0.22	—	0.20	0.20	—	0.24
ein Djsla	ein Djsla	16—18	17	14	17	—	15.32	—	14	19
Erdnüsse	ein Bisch	0.16	0.24	—	0.11	—	—	0.16	—	—
ein Djsla	ein Djsla	11	11	—	10	—	—	—	—	—
Gesam	per lbs	1	0.16	0.13	0.04	—	0.15	0.17	—	0.14
ein Djsla	ein Djsla	—	17	—	—	—	—	—	—	—
Bohnen (einheimische)	ein Bisch	0.16	0.24	0.20	0.40	—	—	0.24	—	0.24
ein Djsla	ein Djsla	6.32	18	16	24	—	—	—	—	20
do. (indische)	ein Bisch	0.20	0.32	0.32	0.24	—	—	—	—	0.20
ein Djsla	ein Djsla	18	14	—	25	—	—	—	—	14
Mohoro	ein Haufen	—	0.02	—	0.02	—	0.01	—	—	—
per Sad	per Sad	2—3	2.16	2	2	—	2	—	—	—
Masi	ein Haufen	—	0.01	—	0.02	—	—	0.02	—	—
per Sad	per Sad	2.32	1.32	1.32	3	—	—	—	—	—
Kartoffeln (europäische)	per lbs	—	—	—	0.08	—	—	—	—	6
per Kiste	per Kiste	8	8	12	4.32	—	—	—	—	—
Kopra	per Fassa	2—3	—	—	—	—	—	—	—	—
do.	do.	—	2	—	2	—	—	—	—	—
Zuckerrohr	20 Stang.	1	0.40	0.50	1	—	—	0.38	—	0.40
do.	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Syrup	1 Tin	4	2.32	2.32	3.32	—	—	1.58	—	—
20 Tins	20 Tins	—	45	45	—	—	—	—	—	—
Honig	1 Flasche	0.24	0.32	0.20	0.16	—	—	0.32	—	0.08
1 Tin	1 Tin	—	8.32	8	20	—	—	—	—	2.32
Wachs	per Fassa	20	—	—	—	—	26	—	—	23.32
do.	do.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kopal, roth	per Fassa	18—28	—	—	—	—	14—24	—	—	22
do.	do.	—	—	20	18	—	—	—	—	—
do. weiß	per Fassa	5—12	—	—	—	—	7—12	—	—	7—13
do.	do.	—	—	9	9	—	—	—	—	—
Kautschuk	per Fassa	52—60	—	—	—	—	—	—	—	—
do.	do.	—	45	58	60	—	55	50	—	56.32
Tabak	1 Rolle	—	0.32	0.32	0.16	—	—	1	—	—
per Fassa	per Fassa	8—10	—	—	9	—	—	—	—	—
Häute und Felle	per lbs	0.16	—	—	—	—	—	4.16	—	—
per Fassa	per Fassa	7—9	—	5	—	—	—	—	—	—
Schildpatt	per lbs	11	8	—	8	—	—	—	—	—
per Fassa	per Fassa	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Baumwolle	per Fassa	11.32	—	10	—	—	—	3	—	—
do.	do.	—	—	9.32	—	—	—	—	—	—
Matten	per Stück	0.44	1.32	—	1.16	—	—	—	—	—
do.	do.	12—13	—	—	—	—	—	—	—	—
Körbe	per Stück	0.09	—	0.06	0.05	—	0.16	0.04	—	—
20 do.	20 do.	2 1/2	1.16	1.32	—	—	—	—	—	—
Zucker (einheimischer)	per lbs	—	0.11	0.10	0.08	—	0.08	—	—	0.10
per Fassa	per Fassa	2.48	5	4.16	—	—	—	1.56	—	3
Gesamöl	per lbs	—	0.20	0.16	0.24	—	0.20	0.16	—	—
per Fassa	per Fassa	7.32	8.32	8	8.16	—	10	—	—	9.32
Kakosnüsse	100 Stück	—	—	2.32	2.48	—	—	—	—	—
1000 Stück	1000 Stück	—	—	—	—	—	27	26	—	—
Salz	per lbs	—	—	—	0.02	—	0.02	—	—	—
ein Djsla	ein Djsla	—	—	—	—	—	9	—	—	—
Eisen	ein Bisch	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ein Djsla	ein Djsla	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Bemerkung: Die erste Ziffer bedeutet den jedesmaligen Preis der Waare im Kleinhandel und die zweite Ziffer den Preis derselben beim Großhandel.

daß ihre unter dem Eide gemachten Aussagen entweder stark angezweifelt oder ins Lächerliche gezogen wurden, oder daß sie von den Juden in empörenden Ausdrücken des Meineides bezichtigt wurden. Während eine Dame wie die Frau Kreis Schulinspektor Kohde beim Zeugenverhör mit „Zeugin Kohde“ angeredet wurde, wurde z. B. der zum mindesten stark verdächtige jüdische Fleischer Adolph Lewy stets sehr zuvorkommend mit „Herr Lewy“ respektiert. Daß schließlich die Geschworenen durch ihren Obmann, den Oberlehrer Meyer die Erklärung abgeben ließen, sie fühlten sich in ihrem christlichen Empfinden dadurch verletzt, daß jüdische Zeugen ungerügt die eidlichen Aussagen von Christen als „Lüge“ und „Quatsch“ bezeichnen durften, läßt wohl die Erbitterung der Geschworenen zur Genüge erkennen. Aufgefallen ist auch, daß der Vorsitzende, Landgerichtsdirektor Schmedowitz die Geschworenen trotz ihrer vierwöchigen anstrengenden Thätigkeit nicht mit den sonst üblichen Dankesworten, sondern mit einem schlichten: „Die Herren Geschworenen sind entlassen!“ verabschiedete.“ Im Gegensatz dazu sei in der Stimmung der jüdischen Bevölkerung die Genugthuung über das Verhalten der Staatsbehörden bei dem Prozesse deutlich zum Ausdruck gekommen. — Für glücklich können wir diese Wirkung des Prozesses auf die zunächst beteiligten Kreise nicht halten und wir legen uns die Frage vor, weshalb die in Frage kommenden Beamten so handelten, daß diese Wirkung schließlich eintreten mußte. Hoffentlich wird man diese Frage auch in den parlamentarischen Vertretungskörpern aufwerfen. Der Herr Justizminister muß geradezu Sehnsucht danach empfinden, sich zu

allem zu äußern, was seit dem 11. März d. J. in Koniz vorgegangen ist.

„Dtische. Stg.“

In der Konkursache Komaliza ist zur Prüfung der nach dem öffentlichen Prüfungstermin vom 12. Oktober d. J. angemeldeten Forderungen nachträglich Termin auf den 7. Januar 1901 Vorm. 10 Uhr auf dem Bezirksamt anberaumt worden.

Daresalam, den 8. Dezember 1900.

Kaiserliches Bezirksamt.
v. Winterfeld.

Konkursverfahren.

In dem Konkursverfahren über das Vermögen des Inders Haji Rafu hier, ist in Folge eines von dem Gemeindefschuldner gemachten Vorschlags zu einem Zwangsvergleich Vergleichstermin auf den 5. Januar 1901 Vormittags 9 Uhr vor dem Kaiserlichen Bezirksamt hier anberaumt.

Pangani, den 27. November 1900.

Kaiserliches Bezirksamt.
Dr. Neuhaus.

Konkurs.

Ueber den Nachlaß des dahier verstorbenen

Ingenieurs Wafa Mende ist am 30. November 1900 Nachmittags 4 Uhr das Konkursverfahren eröffnet worden. Verwalter ist Kaufmann Stadelmann in Tanga. Anmeldefrist bis zum 1. April 1901. Erste Gläubigerversammlung am 21. Dezember 1900 Nachmittags 3 Uhr. Prüfungstermin am 5. April 1901 Nachmittags 3 Uhr. Öffener Arrest mit Anzeigepflicht bis 1. April 1901.

Tanga, den 30. November 1900.

Der Kaiserliche Bezirksrichter.

Hochwasser im Hafen von Daresalam.

Datum.	a. m.	p. m.
15. 12.	10 h 7 m	10 h 36 m
16. 12.	11 h 16 m	11 h 51 m
17. 12.	—	0 h 27 m
18. 12.	0 h 58 m	1 h 29 m
19. 12.	1 h 56 m	2 h 23 m
20. 12.	2 h 46 m	3 h 9 m
21. 12.	3 h 32 m	3 h 53 m

Niedrigwasser im Hafen von Daresalam.

Datum.	a. m.	p. m.
15. 12.	3 h 53 m	4 h 21 m
16. 12.	4 h 59 m	5 h 34 m
17. 12.	6 h 10 m	6 h 44 m
18. 12.	7 h 14 m	7 h 45 m
19. 12.	8 h 10 m	8 h 37 m
20. 12.	8 h 58 m	9 h 21 m
21. 12.	9 h 42 m	10 h 3 m

Bekanntmachung.

Im hiesigen Gesellschaftsregister ist heute unter No. 7 die am 1. Mai 1900 in Hamburg gegründete offene Handelsgesellschaft **Cäsar Prediger & Co.**, welche in Dar-es-Salam eine Zweigniederlassung errichtet hat, eingetragen worden.

Die Gesellschafter sind die Kaufleute Cäsar Friedrich Eduard Prediger in Hamburg und Carl Franz Adolf Weydig in Dar-es-Salam.

Dar-es-Salam, den 14. Dezember 1900.

Der Kaiserliche Bezirksrichter.

Bekanntmachung.

Im hiesigen Gesellschaftsregister ist heute unter No. 6 die durch Vertrag vom 28. Februar 1900 zu Wiesbaden mit einer Zweigniederlassung in Lindi unter der Firma Karl Perrot & Co. Deutsche Lindi-Handels- und Plantagen-Gesellschaft mit beschränkter Haftung errichtete Gesellschaft eingetragen worden. Gegenstand des Unternehmens ist Erwerb von Grundbesitz und die Anbahnung von Handelsbeziehungen in Deutsch-Ostafrika, der Betrieb der Plantage Lindi und anderer Pflanzungen, der Rhederei sowie sonstiger gewerblicher Anlagen und Unternehmungen. Das Stammkapital beträgt 157 000 Mark.

Dem Gesellschafter Karl Perrot sind 100 000 Mark als Vergütung für Vermögensgegenstände der bisherigen Firma Karl Perrot in Lindi, welche die Gesellschaft übernommen hat, auf seine Stammeinlage von 100 000 Mark angerechnet.

Geschäftsführer ist Karl Perrot, Kaufmann in Wiesbaden, Direktor der Gesellschaft. Im Bedarfsfalle darf der Aufsichtsrath eine geeignete auch nicht zu den Gesellschaftern zählende Person als Stellvertreter ernennen. Die gesetzlichen Befugnisse des Geschäftsführers sind insofern beschränkt, als er Beamte der Gesellschaft, deren Baargehalt 3000 Mark übersteigt, nur mit Genehmigung des Aufsichtsraths ernennen darf.

Die Zeichnung der Gesellschaft erfolgt derart, daß der Geschäftsführer der Firma der Gesellschaft seine Namensunterschrift hinzufügt.

Öffentliche Bekanntmachungen der Gesellschaft erfolgen im Deutschen Reichs- und Preussischen Staatsanzeiger, in der Kölnischen Zeitung und im Rheinischen Kurier.

Dar-es-Salam, den 14. Dezember.

Der Kaiserliche Bezirksrichter.

Zahnarzt Hölldobler,
Daresalam.

„Unter den Akazien“

(Vorherige Anmeldung erwünscht).

HOHN & MUELLER, Goerlitz
i./Schlesien.

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

Suche mit Personen in außer-
europäischen Ländern in
Verbindung zu treten, welche mit
dem Fang und Versenden v. Schmetter-
lingen und Käfern für Naturalien-
Handlungen vertraut sind.

Udo Lehmann, Neudamm,
Prov. Brandenburg.

REIN-NAHRHAFT.
ESBENSEN'S BUTTER

IN DOSEN MIT PATENTVERSCHLUSS.

ESBENSEN'S REINE BUTTER

FINDET DEN GRÖSSTEN ABSATZ IN AFRIKA,

UND IST IN ALLEN HANDLUNGEN ERHÄLTICH.

VON KEINER ANDERN ÜBERTROFFEN.



Actien-Gesellschaft

H. F. Eckert

Berlin-Friedrichsberg.

Spezialität:

Maschinen u. Geräte

für 88

coloniale Landwirtschaft.

Eine **Gehörnsammlung**

bestehend aus 29 Stücken, darunter 2 Kludn
und 2 Schildkrötenhäute fertig zum Auf-
hängen, Teak- und Ebenholzbretter für
170 Mk. zu verkaufen. Zu erfragen b. der
Expedition d. Blattes.

GERMANIA

sei's Panier!

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

Unsere reichhaltige Sammlung von
Adressen ermöglicht jede gewünschte
Auskunft.

Alle nach Berlin kommenden Ein-
käufer bitten wir um Besichtigung
unserer zeitgemässen Ausstellungs-
räume. Geschäftszeit 9—5 Uhr.

Berlin S., Dresdener Str. 34/35.

Deutsches Exp.-Muster-Lager.

(Walther Schultze.) 89

UNION LINE.

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

Hamburg, ^{zwischen} Süd-Afrika und Transvaal,

Southampton anlaufend, vermittelt ihrer rühmlichst bekannten Postdampfer

	Tons		Tons		Tons
Saron, Doppelschraube	10300	Gascon, Doppelschraube	6288	Mexican	4661
(im Bau.)		Gaifa, Doppelschraube	6288	Moor	4464
Briton, Doppelschraube	10248	Guorha, Doppelschraube	6287	Sabine	3805
Scot, Doppelschraube	7815	Guelph, Doppelschraube	4916	Susanannah	3712
Norman, Doppelschraube	7537	Greef, Doppelschraube	4747	Trojan	3652
German, Doppelschraube	6763	Gaul, Doppelschraube	4744	Spartan	3487
Sandwich, Doppelschraube	6315	Goth, Doppelschraube	4738	Arab	3192

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

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

Nähere Auskunft, sowie Fahrpläne, Fracht- und Passagiertarif erteilen

Suhr & Classen, Hamburg, 8

Die Vorräthe in Trarbacher Moselweinen von den Weingutsbesitzern Franz & Co., Trarbach a./d. Mosel haben jetzt in der heißen Zeit einen so rapiden Abzug, daß es empfehlenswerth erscheint vorliegenden Bedarf ehestens bei **Franz S. Steffens & Co., Dares-Salam** zu decken, denn es ist anzunehmen, daß wie in der heißen Zeit 1899/1900 der ganze Bestand in Trarbacher Moselwein schnell geräumt, und dann leider nicht alle Bestellungen prompt ausgeführt werden könnten.

Th. Groke, Maschinenfabrik in Merseburg (Deutschland)

liefert Maschinen und ganze Einrichtungen für
Ziegeleien — Cementfabriken
feuerfeste Fabrikate — Dachsteinfabriken
Fussbodenplatten jeder Art aus Thon und aus Cement
Zerkleinerungsmaschinen, als: Kugelmühlen, Steinbrecher etc.
Dampfmaschinen jeder Grösse.
Anfragen bitte ich, wenn möglich, Materialproben beizufügen.

92

Zu verkaufen:

Ein Haus mit Grundstück

c. 40 Meter lang und 20 Meter breit. In der Leue-Strasse unweit der Reichsadler-Apothek gelegen. Bringt monatlich 100 Rupie Miethe. Näheres zu erfragen in der Exped. d. Zeitg.

GUSTAV KESSLAU Potsdam
Elisabethstrasse 20

liefert alle Gattungen Wagen vom einfachsten bis zu den elegantesten in dauerhafter Arbeit vom besten Material. **Maultierkarren** und **Ochsenwagen** für Kolonien, sowie sämtliche **Geschirre** für Pferde, Ochsen, Maultiere etc.

Hufeisen, auch einzelne **Wagenteile** als: **Achsen, Federn, Räder, Staben, Speichen Felgen, Bügel** sowie **Verdeckspriegel** und **Wagenpläne**. **Wagenwinden, Holz-Wuchten** und **Ketten**.

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

Wagenfabrik



mit

Dampfbetrieb.

186 Löwen, Leoparden,



Ginsterkatzen, Zibethkatzen, Servals etc. etc. fing Herr v. Quast in Mikindani D. O.-Afr. mit unseren unübertroffenen Fallen.

Illustr. Proskourante gratis.

Renomirteste

grösste deutsche Raubthierfallenfabrik

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

Prämiiert mit silbern. u. gold. Medaillen.

ED. STADELMANN, Tanga.

COMMISSION — SPEDITION.

Vertretungen.

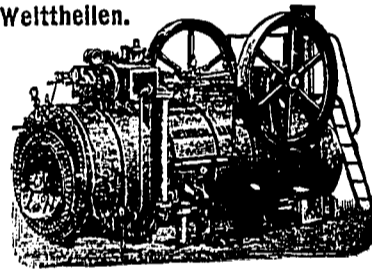
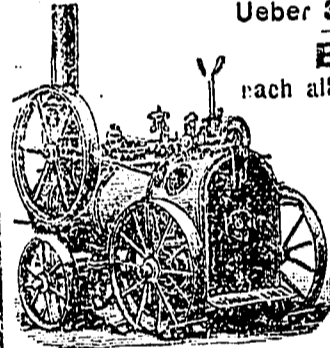
Champagner G. H. Mumm & Co., Reims. Rhum „NEGRITA“
Liqueur P. Bardinet, Bordeaux.

Heinrich Lanz, Mannheim.

Ueber 3500 Arbeiter.

Export

nach allen Welttheilen.



Lokomobilen bis 300 PS

für Industrie, Gewerbe und Landwirthschaft
beste und sparsamste Betriebskraft.

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



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

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